Eisenbahnrechtliche Entscheidungen und Abhandlungen.

119

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER
Regierungsrath.

XVIII. Band.

BRESLAU.
J. U. Kern's Verlag
(Max Müller).
1902.

119

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen.

XVIII. Band.

Eisenbahnrechtliche Entscheidungen

und Abhandlungen.

119

Zeitschrift für Eisenbahnrecht

herausgegeben

von

Dr. jur. GEORG EGER
Regierungsrath.

XVIII. Band.

BRESLAU.
J. U. Kern's Verlag
(Max Müller).
1902.

Inhaltsverzeichniss des XVIII. Bandes.

I. Entscheidungen.

II. Abhandlungen.

III. Literatur.

Besprechungen.

IV. Gesetzgebung.

V. Alphabetisches Sachregister.

VI. Quellenregister.



Entscheidungen.

Nr. 1. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 1. Februar 1899.

(Röll, Eisenb. Entsch. 1899. S. 49. Nr. 14.)

Der Nebenerwerb, welcher für die Frau eines bei einem Eisenbahnunfalle Beschädigten mit der Stellung des letzteren verbunden ist, ist nicht als Einkommen des Beschädigten anzusehen und demselben nicht zu vergüten.

Die Geklagte wendet ein, dass in die dem Kläger zugesprochene jährliche Rente von fl. 755.45 auch ein Betrag von fl. 150.45 als ein mit der Stellung des Klägers verbundener Nebenverdienst einbezogen wurde, an welchem jedoch, wie durch Zeugen nachgewiesen ist, die Frau des Klägers betheiligt war.

Der mit der Anstellung des Klägers verbundene Nebenerwerb der Frau desselben bildet jedoch kein Einkommen des Ersteren, der diesfällige Verdienstentgang ist daher nicht zu entschädigen, da es der Frau des Klägers unbenommen ist, sich einen anderen Nebenerwerb zu suchen.

Wenn dies im vorliegenden Falle deshalb nicht möglich ist, da die Pflege des Klägers ihre volle Thätigkeit in Anspruch nimmt, so darf nicht vergessen werden, dass dem Kläger aus dem Titel „Wartung und Pflege“ vom Tage seiner Verunglückung für die ganze Dauer der hiedurch hervorgerufenen Krankheit eine besondere monatliche Vergütung seitens des Gerichtes erster Instanz zuerkannt worden ist.

Hätte die geklagte Bahnverwaltung nicht nur eine Entlohnung der Frau des Klägers, insoweit selbe an der Wartung und Pflege desselben betheiligt ist, sondern auch noch eine Entschädigung für den Entgang jenes Verdienstes zu leisten, welchen dieselbe deshalb nicht mehr bezieht, weil auf denselben nur die Frau des jeweiligen städtischen Amtsdieners Anspruch hat, so würde dem Kläger mehr zukommen, als ihm nach § 1325 a. b. G.-B. gebührt. Von diesem Standpunkte aus kann der Nebenerwerb beider Gatten nur mit jenem Betrage in Anschlag gebracht werden, welcher auf den Kläger selbst entfällt, somit, da ein anderer zureichender Massstab für die Theilung fehlt, nach § 839 a. b. G.-B. zur Hälfte.

Nr. 2. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 3. Februar 1899.

(Röll, Eisenb. Entsch. 1899. S. 51. Nr. 15.)

Der Ersatz des anlässlich einer Ereignung im Eisenbahnverkehre einer Person zugefügten Schadens umfasst auch die damit im Zusammenhange stehende Beschädigung von Sachen.

Aber abgesehen hievon, hat Zeuge K. zugegeben, dass er erst zwei bis drei Minuten vor Eintreffen des Zuges diesen Schranken geschlossen habe, also schon an und für sich, insbesondere aber mit Rücksicht auf die ihm bekannte Manipulation des Abladens mehrerer Schotterwagen an der Unfallstelle offenbar zu spät (§ 41 der Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852). Andererseits ist aber auch der Auffassung der ersten Instanz wenigstens insoweit beizupflichten, dass der Kläger selbst an dem Unfalle insoferne auch ein Mitverschulden trägt, weil es seine Sache war, nicht so nahe an das Geleise heranzufahren, oder aber, wenn ihm kein entsprechender Raum neben demselben zu Gebote stand, die vorherige Beseitigung des an dem Platze bereits befindlichen Schotters zu veranlassen und solcherart die Zufuhr zum Abladeplatz frei zu machen, und er überdies durch Aufstellung seiner Wagen hart am Bahngeleise eine Handlung begangen hat, welche von vorhinein als eine Unvorsichtigkeit und grobe Fahrlässigkeit bezeichnet werden muss.

Da also beiden Theilen an dem Unfalle ein Verschulden beizumessen ist und ein anderer Schlüssel für die Schadensberechnung nicht vorliegt, war der eingetretene Schaden nach § 1304 a. b. G.-B. gleichmässig zu theilen, und konnte dem Kläger somit nur die Hälfte der als angemessen erkannten und zum Theil erwiesenen Ersätze zugesprochen werden.

Der Schaden umfasst aber nicht nur die Folgen der körperlichen Verletzung (§ 1325 a. b. G.-B.), sondern auch die damit connex eingetretene Sachbeschädigung. (§§ 1293 bis 1295 a. b. G.-B.)

Nr. 3. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 18. April 1899[1]).

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 44. Nr. 68. S. 282.)

Den Eigenthümern der an einer öffentlichen städtischen Strasse belegenen Häuser steht ein Entschädigungsanspruch zu, wenn die Verbindung ihrer Häuser mit der Strasse durch eine mit dieser vorgenommene Veränderung dauernd erheblich erschwert wird. Doch sind in solchem Falle die Vortheile in Anrechnung zu bringen, welche den Hauseigenthümern aus der Veränderung der Strasse erwachsen.

---

[1]) S. Entsch. des Reichsger. v. 18. April 1899 Bd. XVI S. 141 dieser Zeitschrift.

Der erkennende Senat glaubt nach erneuter Prüfung diese Frage ebenso für das Gebiet des preussischen Rechtes bejahen zu müssen, wie dies der II. Civilsenat bereits früher für das des französischen Rechtes gethan hat (vgl. Urteile vom 13. Februar 1883, Rep. II 462/82, und vom 28. Juni 1892, Rep. II 128/92).

Die Bestimmung der einzelnen Strasse, den anliegenden Häusern als Mittel der Verbindung mit der Aussenwelt, insbesondere mit den anderen Strassen und Teilen der Stadt, zu dienen, bethätigt sich nach zwei Seiten hin, nämlich einerseits in der Beziehung zu den Häusern, andererseits in der Beziehung zu den Strassen, mit denen sie sich berührt, und zu denen und von denen sie daher den Bewohnern der an ihr errichteten Häuser den Zugang eröffnet und den Verkehr vermittelt. Die Strasse erfüllt ihren Zweck nur dann vollkommen, wenn sich der Verkehr auf ihr nach beiden Richtungen hin völlig frei, ungehindert und ungestört vollzieht. Bringt die Aenderung, die an ihr ausgeführt ist, auf der einen Seite zwar einen besseren Zusammenhang mit den anderen Strassen oder Wiederherstellung eines bisher vorhandenen, aber unterbrochenen Zusammenhanges, schafft sie aber auf der anderen Seite einen solchen dauernden Zustand, dass dadurch ihre Verbindung mit einzelnen der an ihr gelegenen Häuser geradezu ausgeschlossen wird, so erfüllt sie ihren Zweck diesen Häusern gegenüber nicht mehr, und das eben begründet in solchem Falle das Recht der Hauseigentümer auf Entschädigung.

Es lässt sich nun zwischen diesem Falle und dem anderen, in dem die Verbindung zwischen Strasse und Haus zwar nicht aufgehoben, aber doch dauernd wesentlich erschwert wird, eine rechtliche Grenze nicht ziehen. Auch insoweit entspricht und genügt die Strasse dem betreffenden Hause gegenüber nicht mehr, oder doch jedenfalls nicht mehr in dem erforderlichen Masse, ihrer Zweckbestimmung, die als selbstverständlich einen normalen Verkehrszustand zwischen der Strasse und den einzelnen Häusern voraussetzt und in sich begreift. Da es sich hier um dieses durch das Wesen der Strasse gegebene specielle Verhältnis derselben zu den einzelnen Häusern handelt, so kann die Erwägung, dass die Strasse als Ganzes und im allgemeinen durch die fragliche Aenderung ihrem Zwecke gemäss gestaltet wird, zu einer anderen Beurteilung nicht führen.

Der Inhalt des in den Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 37 S. 252 flg. veröffentlichten Urteiles des erkennenden Senates vom 28. März 1896 muss hiernach insoweit eine gewisse Einschränkung erfahren.

Der im Vorstehenden anerkannte Grundsatz bedingt nun aber nicht die Bestätigung der Berufungsentscheidung; denn es muss ihm der andere

Grundsatz zur Seite gestellt werden, dass die durch solche Aenderungen an der Strasse für den betreffenden Hausbesitzer herbeigeführten Vorteile mit den ihm dadurch erwachsenen Nachteilen zur entsprechenden Ausgleichung zu bringen sind [1]).

Es handelt sich hier um einheitliche Vorgänge und Massnahmen, und es entspricht weder den allgemeinen Forderungen des Rechtes und der Billigkeit, noch auch im besonderen der rechtlichen Natur des oben erörterten, zwischen dem einzelnen Hausbesitzer und der Gemeinde bestehenden Verhältnisses, anzunehmen, dass jener berechtigt sein sollte, aus diesem einheitlichen Ganzen diejenigen Wirkungen, die ihm schadenbringend gewesen sind, gesondert auszulösen und auf sie eine Schadensersatzforderung zu gründen, die Vorteile dagegen, die einer und derselbe Vorgang für ihn zugleich mit im Gefolge gehabt hat, in seinem Verhältnisse zur Gemeinde nicht zu berücksichtigen.

Gegen diese Erwägung lässt sich nicht der für das Enteignungsrecht geltende Grundsatz verwerten, dass mit den Nachteilen, die dem Enteigneten aus der Entziehung seines Eigentumes erwachsen, nicht die Vorteile aufgerechnet werden dürfen, die für das ihm verbleibende Eigentum aus dem Unternehmen entspringen, für dessen Zwecke die Enteignung erfolgt; denn die Grundsätze bezüglich der Entschädigung für die Entziehung von Grundeigentum ruhen auf einem anderen Rechtsboden, als wie er hier vorliegt, und werden von anderen rechtlichen Gesichtspunkten beherrscht, als wie sie hier Platz greifen können.

Nr. 4. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 24. April 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 56. S. 1346.)

Refactiebedingungen müssen zur Erwerbung des Anspruches auf Liquidirung nicht blos materiell, sondern auch formell erfüllt sein.

Auch bei nachträglicher Aenderung der Refactiebedingungen ist für die Erwerbung des Anspruches die Erfüllung jener Bedingungen massgebend, welche zur Zeit der betreffenden Sendung in Kraft standen.

Der Ansicht der Klägerin, dass es bei der in Frage kommenden Begünstigung lediglich auf den Zweck, nämlich, dass die Sendungen zur Vermahlung bezogen werden, ankomme, und dass die Bedingung Punkt 1 nicht als eine solche aufzufassen sei, bei deren Nichteinhaltung die Begünstigung nicht gewährt werden könne, konnte sich das Gericht nicht anschliessen. Es heisst nämlich in der betreffenden Publication aus-

---

[1]) Die französische Praxis steht auf demselben Boden; vgl. Entscheidung des Conseil d'état vom Jahre 1885 bei Sirey, Recueil 1887, 3, 11; ebenso die Entscheidungen bei Sirey 1888, 38; 1892, 3, 40. Vgl. auch Art. 18 des badischen Ortsstrassengesetzes vom 20. Februar 1868.

drücklich: „Diese Begünstigung findet unter folgenden Bedingungen Anwendung“: worauf hinter dem Doppelpunkte die Bedingung P. 1 folgt. Daraus geht klar hervor, dass die Einhaltung dieser Bedingung eine wesentliche ist und die betreffende Begünstigung nur bei dem Zutreffen dieser Bedingung gewährt werden kann. Eine nachträgliche Beisetzung der Bestätigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine erscheint aber unzulässig, nachdem die Aviso- und Bezugsscheine als Bestätigungen des Empfanges noch vor dem Bezuge der Sendung der Bahn übergeben werden müssen und von derselben als Quittung des Empfanges aufbewahrt werden. Es kann der Bahn auch nicht zugemuthet werden, solche Bestätigungen wieder herauszugeben, weshalb in der betreffenden Publication des Verordnungs-Blattes an eine nachträgliche Bestätigung auf dem Aviso- und Bezugsscheine nicht gedacht sein konnte. Dies ergibt sich auch daraus, dass die Bestätigung lautet, das bezogene Getreide werde durch das Mühlenetablissement vermahlen werden. Zur Zeit, als die Rückerstattung begehrt wurde, bezw. als die Ausfolgung der Avisi und Bezugsscheine zum Zwecke der nachträglichen Beisetzung der Bestätigung verlangt wurde, waren auch die Mühlenetablissements nicht in der Lage, zu bestätigen, dass die Sendungen werden vermahlen werden, weil sie zu dieser Zeit auch bereits vermahlen waren. Der Zweck der angeführten Bedingung sub 1 ist daselbst zum Ausdrucke dadurch gebracht, dass der Bestimmungsstation das Recht eingeräumt wird, zu controliren, ob die Sendung in dem betreffenden Mühlenetablissement wirklich zur Vermahlung gelangt ist. Wenn nun erst nachträglich, nachdem die Vermahlung bereits erfolgt ist, eine solche Bestätigung ertheilt wird, so wird die Möglichkeit einer solchen Controle vereitelt oder doch erschwert. Es ändert auch der Umstand nichts an dieser Sachlage, dass in früheren Fällen ohne Beobachtung der im Verordnungs-Blatte bei der betreffenden Publication vorgeschriebenen Bedingung die Begünstigung gewährt wurde. Dadurch, dass die Bahn in den früheren Fällen nicht vorschriftsmässig vorgegangen ist, kann den Parteien ein Recht nicht erwachsen, und zwar umsoweniger bei Gewährung von Tarifnachlässen, da nach § 11 der Verordnung des Handelsministeriums vom 20. November 1895, R.-G.-Bl. Nr. 167, ein Abgehen von den publicirten Bedingungen untersagt ist.

Nr. 5. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 5. Juli 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX 1901. Nr. 78/79. S. 708. Ziff. 7.)

Strf.-Ges.-Buch § 230. R.-Gew.-Ord. § 120 a. Die Anforderung an den Unternehmer, wenn Schutzmassregeln unmöglich sind, den Betrieb ganz zu unterlassen, ist durch § 120 R.-Gew.-Ordn. nicht begründet und zu weit gehend.

Die Gewerbeordnung schreibt in § 120 a Abs. 1 nur vor, dass der Gewerbeunternehmer verpflichtet ist, den Betrieb so zu regeln, dass die Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit soweit geschützt sind, wie es die Natur des Betriebes gestattet. Diese für die strafrechtlichen Folgen eines die nothwendigen Schutzvorrichtungen nicht beachtenden Unternehmers zwar nicht entscheidenden, aber jedenfalls doch zu berücksichtigenden Anordnungen verlangen daher keineswegs völlige Einstellung eines Betriebsunternehmens, wenn Schutzmassregeln ganz besonderer Art nicht möglich sind, sondern nur solche Massnahmen, die der Betrieb nach seiner Eigenart gestattet. Und auch das Urtheil in seiner Begründung hat nur festgestellt, dass die Angeklagten die Verpflichtung übernommen hatten, die Arbeiten so auszuführen, dass die Arbeiter gegen Gefahr für Leben und Gesundheit nach Möglichkeit geschützt waren und der Kanal so hergestellt wurde, dass ein Einsturz desselben, von unabwendbaren Zufällen abgesehen, nicht erfolgen konnte. Es leuchtet auch ein, dass gewisse wirthschaftliche oder technische Aufgaben häufig überhaupt nicht gelöst werden könnten, wenn dieselben abhängig gemacht würden von Massregeln, die Leben oder Gesundheit der dabei beschäftigten Arbeiter unbedingt und unter allen Umständen sicher stellten. Zu weit geht daher die Anforderung des Gerichts an die Angeklagten, dass sie, wenn Schutzmassregeln an der Unfallstelle ohne ihr Verschulden sich nicht herstellen liessen, die ihnen übertragene, für die Anlage einer Nutzwasserleitung nothwendige Herrichtung des Kanals ganz unterlassen mussten. Haben die Angeklagten, wovon das Urtheil ausgeht, ihrerseits im Uebrigen Alles an Sicherungsmassregeln gethan, was sie nach der eigenen Auffassung des Urtheils thun konnten, unterliessen sie die Abspriessung der Kanalwände lediglich an der Unfallstelle nur aus den im Urtheile angeführten, für berechtigt erachteten Gründen, und die stärkere Abböschung oder Abmauerung der Kanalwände lediglich, weil damit die Einstellung des Fuhrverkehrs verbunden gewesen wäre, dadurch aber die Angeklagten weiter das ihnen ausdrücklich auferlegte polizeiliche Verbot, den Fuhrverkehr zu sperren, verletzt haben würden, so fehlt es, da das Gericht die Verwendung noch anderer Schutzmassregeln trotz Vernehmung zahlreicher Sachverständiger nicht zu benennen vermochte, ein Anhalt für solche auch sonst nicht vorliegt, an einer schuldhaften Vernachlässigung der den Angeklagten zur Last zu legenden Verpflichtung.

Nr. 6. Entsch. des Oberlandesgerichts in Lemberg.
Vom 1. September 1900.
(Allg. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 20. S. 330).

Wenn durch die bahnämtliche Abwage bei der Annahme zur Beförderung und bei Ablieferung eine Gewichtsdifferenz constatirt wird, haftet die Bahn für diese Differenz, soferne sie nicht Umstände beweist, die ihre Haftung ausschliessen. Die Stückzahl, die den behaupteten Gewichtsabgang ausmacht, hat die Partei nachzuweisen.

Die Beschädigung des nach Drohobycz mit Pelzwaaren unter der Adresse des Klägers angekommenen Fasses ist nicht nur durch die Aussage des D. H., sondern auch durch das Thatbestandsprotokoll vom 20. Juli 1900 hinlänglich festgestellt, und wenn nun ferner die unter Eid geleisteten Aussagen des Klägers B. H. und des Zeugen M. W. und schliesslich die Gewichtsdifferenz des Fasses, das laut Frachtbrief bei der Aufgabe 177 Kg., hingegen bei der Uebernahme laut Thatbestandsprotokoll vom 20. Juli 1900 nur 122 Kg. gewogen hat, berücksichtigt werden, so ist ausser jedem Zweifel nachgewiesen, dass von dem zum Transporte übergebenen Fasse Waaren im Gewichte von 55 Kg. fehlen. Dass nun diese Waare Pelzwaaren gewesen sind, folgt aus den Aussagen der Zeugen B. H., D. H. und M. W. Für diesen Abgang ist nun die Bahn nach § 75 Betr.-Regl. haftbar.

Die Schadenshöhe ist durch die beeidete Aussage des Klägers und die Facturen nachgewiesen und auf den Minimalpreis, den Selbstkostenpreis, beschränkt. Und da die beklagte Bahn nicht einmal ausdrücklich behauptet, dass der Werth der fehlenden Waarenstücke in Jagielnica kleiner wäre, so war das erstinstanzliche Urtheil als rechtlich begründet in seinem vollen Inhalte zu bestätigen.

Nr. 7. Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe.
1. Civil-Senat. Vom 20. September 1900.
(Zeitschr. f. deutsch. bürg. Recht u. franz. Civilr. Bd. 32. Heft 3/4. S. 143.)

Die Berufung darauf, dass die Bahnordnung für die Nebenbahnen und die Vorschriften der staatlichen Aufsichtsbehörde befolgt seien, genügt nicht zum Ausschlusse der Haftung.

Dem Landgerichte ist dahin beizupflichten, dass ein Verschulden des Personals der Bekl., auf welches der Unfall zurückgeführt werden könnte, nicht dargethan ist. Beim Mangel der Voraussetzungen der §§ 1, 3 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 erübrigt mithin als Klagfundament nur ein etwaiges Verschulden der Bekl. selbst. Das Landgericht hat nun festgestellt, dass der in Frage stehende Bahnübergang zur Zeit des Unfalls durch eine Zugschranke oder eine andere derartige Sicherheitsvorrichtung nicht gesperrt, eine solche vielmehr überhaupt nicht vorhanden und der Uebergang auch nicht bewacht war. Es kon-

statirt ferner, dass von der Landstrasse Bruchsal-Ubstadt aus die „Gelände- und Strassenübersicht“ je näher dem Uebergang um so schwieriger werde und kennzeichnet im Hinblick auf die durch richterlichen Augenschein eruirten örtlichen Verhältnisse den Kreuzungspunkt als gefährlich. Ein Verschulden der Bekl. durch Unterlassung besonderer Sicherheitsmassregeln erachtet es jedoch nicht für gegeben, da nach der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands die staatliche Aufsichtsbehörde bestimme, ob und an welchen Stellen Wege durch Schutzwehren oder durch andere Sicherheitsvorrichtungen zu sichern seien, eine solche Bestimmung für den fraglichen Wegübergang unbestritten nicht erfolgte und im Hinblick auf die sonstigen Vorschriften der Bahnordnung eine solche Vorrichtung entbehrlich erschiene, endlich die Bahnordnung eine Bewachung von Strassenübergängen nur bei einer Zuggeschwindigkeit von mehr als 15 Kilometern in der Stunde fordere, eine solche Geschwindigkeit aber vorliegend nicht in Frage stehe.

Diese Ausführungen können aber nicht als stichhaltig angesehen werden; denn sie beruhen offensichtlich auf rechtsirrthümlicher Grundlage. Die Frage der Schadensersatzpflichtigkeit der Beklagten ist rein civilrechtlicher Natur und nicht auf Grund der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands zu beantworten. Liegen die civilrechtlichen Voraussetzungen der Haftbarkeit für eine durch ihren Bahnbetrieb verursachte Schädigung vor, so kann darauf überall nichts ankommen, ob den Vorschriften der fraglichen Bahnordnung genügt wurde und ob die staatliche Aufsichtsbehörde von der Befugniss, darin vorgesehene bestimmte Anordnungen zu treffen, Gebrauch gemacht oder nicht gemacht hat. Es kann sich deshalb vorliegend nur darum handeln, ob die Bekl. bezüglich des fraglichen Strassenüberganges nach Lage der Umstände von besonderen Sicherheitsvorrichtungen oder Sicherheitsmassregeln Umgang zu nehmen berechtigt war, oder ob sie dadurch, dass dies geschah, die ihr obliegende Sorgfalt und Achtsamkeit verletzte und ob dies schuldhafte Verhalten für den Unfall kausal war. Sowohl das Verschulden der Bekl., als dessen Kausalität für den in Frage stehenden Schaden war aber nicht zu bezweifeln.

Nr. 8. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 28. September 1900.

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. §§ 36, 37. Die Hinterlegung befreit von der Zinspflicht nur, wenn die Entschädigungssumme gemäss § 36 endgültig festgestellt ist, nicht aber, wenn die endgültige Feststellung erst noch im Rechtswege erfolgen soll.

Das Enteignungsgesetz enthält bezüglich der Verzinsung der Entschädigungssumme nur in § 36 Abs. 2 die Vorschrift, dass dieselbe vom Unternehmer mit 5 Prozent vom Tage der Enteignung verzinst wird, soweit sie zu dieser Zeit nicht bezahlt oder in Gemässheit des § 37 hinterlegt ist. Da nach § 37 Abs. 3 über die Rechtmässigkeit der Hinterlegung ein gerichtliches Verfahren nicht stattfindet, so folgt daraus, dass die Verpflichtung zur Verzinsung der hinterlegten Summe mit dem Tage der Enteignung aufhört, und dass über diese Frage ein Rechtsstreit nicht zulässig ist. Dagegen lässt sich aus diesen Bestimmungen nicht unmittelbar folgern, dass schon die Hinterlegung allein von der weiteren Zinspflicht befreie; diese Wirkung der Hinterlegung ist vielmehr darauf zurückzuführen, dass der Schuldner durch sie von seiner Schuld befreit wird. Nun hat allerdings, wie vom R.-G. schon häufig ausgesprochen ist, im Enteignungsverfahren die Hinterlegung der Entschädigungssumme befreiende Wirkung; es kann aber nicht zweifelhaft sein, dass dies nur für die durch Vereinbarung, Fristablauf oder rechtskräftiges Urtheil endgiltig festgestellte Entschädigungs- oder Kautionssumme gilt (§ 32 des Enteignungsgesetzes). Ob nicht auch in dringlichen Fällen (§ 34) für die provisorisch festgesetzte Entschädigung, ist hier nicht zu untersuchen, da ein dringlicher Fall nicht in Frage steht. Dagegen ist der § 37 Abs. 3 nicht anwendbar auf die Hinterlegung einer Summe, deren endgiltige Feststellung erst noch im Rechtswege erfolgen soll. Ob diese Hinterlegung befreiend wirkt und somit die bestehende Zinspflicht endigt, ist von den Gerichten zu entscheiden. Bei der Entscheidung ist von folgenden Gesichtspunkten auszugehen: Die Befugniss zur Hinterlegung einer Schuld setzt voraus, dass der Schuldner zur Erfüllung befugt, der Gläubiger zur Annahme verpflichtet ist. Dies trifft für die endgiltig festgesetzte Entschädigungssumme im Enteignungsverfahren zu, nicht aber für die vorläufig im Verwaltungsverfahren ermittelte. Gleichwie der Unternehmer die Zahlung der letzteren verweigern kann, wenn er sie als zu hoch erachtet, so kann aus dem umgekehrten Grunde der Expropriat die Annahme der Zahlung ablehnen. Jedenfalls kann ihm die Ablehnung dann nicht zum Schaden gereichen, wenn ihm durch gerichtliche Entscheidung in der That eine höhere Entschädigung zugesprochen wird, da nach § 57 des A. L.-R. Thl. I Tit. 16 der Gläubiger zur Annahme einer Theilzahlung nicht verpflichtet ist. So liegt die Sache im vorliegenden Streitfalle. Dem Rkl. ist durch das insoweit nicht angefochtene B.-U. eine Entschädigung von 327287 Mark zugesprochen, die (Kl. und) Rbkl. konnte sich demnach nicht durch das Anerbieten von 229194 Mark 67 Pf., einer Theilzahlung, von ihrer Schuld be-

freien. Trifft dies zu, dann konnte auch gemäss § 232 des A. L.-R. Thl. I Tit. 16 die Hinterlegung die Stelle der Zahlung nicht vertreten; sie entbehrt dem Rkl. gegenüber jeder Wirksamkeit. Daraus folgt weiter, dass die, nach dem insoweit nicht angefochtenen B.-U. feststehende Verpflichtung der Stadt Berlin, die ganze Entschädigungssumme vom 9. Mai 1891 an zu verzinsen, durch die Hinterlegung eines Theiles derselben nicht unterbrochen wurde, dass vielmehr auch die hinterlegten 229194 Mark 67 Pf. vom 2. Mai 1893 ab noch weiter mit 5 Prozent, und vom 1. Januar 1900 an mit 4 Prozent, zu verzinsen sind, bis zu dem Zeitpunkte, der die Zinspflicht wirklich zu beendigen geeignet ist, das ist die Hinterlegung oder Zahlung der ganzen endgiltigen Entschädigungssumme. Diesen Zeitpunkt hat das B. G. noch festzustellen.

Nr. 9. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 8. Oktober 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1900). Nr. 86/87. Ziff. 22. S. 792.)

Preuss. Verordn. v. 24. Jan. 1844, betr. Festsetzung und Ersatz von Kassendefekten. Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges.

Das B. G. hat, was ihm nach § 539 der C.P.O. freistand, selbst über die Einrede der Unzulässigkeit des Rechtsweges erkannt, und ist dabei zu dem Ergebniss gelangt, dass die Einrede begründet sei. Es führt aus: Nach der Verordnung vom 24. Januar 1844 seien die Verwaltungsbehörden berechtigt und geeignetenfalls verpflichtet, einen Defektenbeschluss zu erlassen. Machten sie hiervon Gebrauch, so sei der Rechtsweg nur nach Massgabe der §§ 16, 17 der Verordnung vom 24. Januar 1844 zulässig; anderenfalls sei der Rechtsweg gestattet. Im ersteren Falle könne also, sobald die Verwaltungsbehörde eingeschritten, ein Verfahren vor den ordentlichen Gerichten nicht nebenher gehen, und dies müsse auch dann gelten, wenn, wie vorliegend, das gerichtliche Verfahren bereits geschwebt habe. In dieser Begründung kann eine Gesetzesverletzung nicht gefunden werden. Derselben steht der gesammte Inhalt der Verordnung vom 24. Januar 1844, namentlich die Bestimmungen der §§ 1, 4, 10, 11, 15—17 zur Seite. Insbesondere ist darauf hinzuweisen, dass nach § 15 die Gerichte und Hypothekenbehörden verpflichtet sein sollen, den an sie ergehenden Requisitionen zu genügen, die Exekution gegen die benannten Personen ohne vorgängiges Zahlungsmandat schleunig zu vollstrecken, die Beschlagnahme der zur Deckung des Defekts erforderlichen Vermögensstücke zu verfügen und die beantragten Eintragungen im Hypothekenbuche mangels sonstiger Anstände ohne Prüfung der Rechtsmässigkeit zu veranlassen; und ebenso darauf, dass in den §§ 16, 17 neben der

beschränkten Zulassung des Rechtsweges für den Beamten von der Eröffnung des Rechtsweges für die geschädigte Kasse überhaupt keine Rede ist. Dieser Auffassung steht das im B.-U. citirte Urtheil des R.-G. bei Gruchot Bd. 34 S. 1120 nicht — wie die Revision meint — entgegen. Denn der damals zur Entscheidung stehende Fall lag von dem jetzigen insofern verschieden, als dort ein Defektenbeschluss der Verwaltungsbehörde überhaupt nicht erlassen war.

Nr. 10. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 10. Oktober 1900.[1])

(Entsch. des Reichsger. i. Civils. Bd. 47. S. 33.)

Verkehrs-Ord. f. d. Eisenb. Deutschlands v. 15. Novemb. 1892. § 53. Abs. 7 u. 8. § 61. Abs. 1 u. 4. Der Frachtzuschlag des § 53 Abs. 8 gehört nicht zu den Frachtgeldern und Nebengebühren im Sinne der §§ 60, 61, sondern hat die rechtliche Natur einer Konventionalstrafe und ist daher auch nicht der einjährigen Verjährung des § 61 Abs. 4 unterworfen.

Der § 53 der Verkehrsordnung, nach dessen Abs. 1 der Absender für die Richtigkeit der in den Frachtbrief aufgenommenen Angaben und Erklärungen haftet, schreibt im Abs. 7 vor: „Bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung . . . . ist, — abgesehen von der Nachzahlung des etwaigen Frachtunterschiedes und dem Ersatze des entstandenen Schadens, sowie den durch strafgesetzliche oder polizeiliche Bestimmungen vorgesehenen Strafen — ein Frachtzuschlag an die am Transporte betheiligten Eisenbahnen zu zahlen, dessen Höhe wie folgt festgesetzt wird: (Abs. 8) Wenn die im § 50 A. Ziff. 4 und in der Anlage B aufgeführten Gegenstände unter unrichtiger oder ungenauer Deklaration zur Beförderung aufgegeben oder die in Anlage B gegebenen Sicherheitsvorschriften bei der Aufgabe ausser Acht gelassen werden, so beträgt der Frachtzuschlag 12 Mark für jedes Bruttokilogramm des ganzen Versandstücks". Was hier Frachtzuschlag genannt wird, war im § 48 des Eisenbahnbetriebsreglements als Konventionalstrafe bezeichnet. Diese Bezeichnung entsprach auch der Rechtsnatur der Leistung als eines dem Absender für den Fall einer besonderen Zuwiderhandlung gegen die übernommene Vertragspflicht angedrohten Nachtheils. Dass diese auch noch in dem Betriebsreglement vom 3. Juni 1880 (Centralblatt für das Deutsche Reich 1880 Nr. 25) beibehaltene Bezeichnung (§ 48c) in der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 in „Frachtzuschlag" verändert worden ist, findet seine Erklärung in dem Bestreben, die Verkehrsordnung für den innern Eisenbahnverkehr Deutschlands in möglichste Uebereinstimmung mit

---

[1]) Weitere Ausführung der Bd. XVII Nr. 207 S. 331 d. Zeitschr. mitgeth. Entsch.

dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 zu setzen. Dort ist im Art. 7 Abs. 4 und in § 3 der Ausführungsbestimmungen festgesetzt, dass der Absender bei unrichtiger Angabe des Inhalts einer Sendung und insbesondere in dem durch § 53 Abs. 8 der Verkehrsordnung näher bezeichneten Falle einen „Frachtzuschlag“ (surtaxe) an die betheiligten Eisenbahnen zu zahlen habe. Die Wahl dieses abweichenden Ausdrucks, welche darauf zurückzuführen ist, dass jede Bezeichnung, der ein strafrechtlicher Charakter beigelegt werden könnte, vermieden werden sollte (vergl. Eger, Das Internationale Uebereinkommen S. 131), hat nichts daran geändert, dass dem sogenannten Frachtzuschlage die rechtliche Natur einer Konventionalstrafe zukommt. Mit der tarifmässigen Fracht hat derselbe nichts zu thun. Er wird ohne Rücksicht auf den tarifmässigen Frachtsatz des aufgegebenen Frachtgutes lediglich nach dessen Bruttogewicht zu einem festen Satze von 12 Mark für das Kilogramm erhoben. Aus dieser Rechtsnatur des sogenannten Frachtzuschlages folgt aber, dass derselbe nicht unter die Vorschrift des § 61 Abs. 4 der Verkehrsordnung gebracht werden kann. Diese Vorschrift steht in demjenigen Paragraphen der Verkehrsordnung, welcher von der Zahlung der Fracht handelt und sich unmittelbar an den vorhergehenden, von der Berechnung der Fracht handelnden § 61 anschliesst. In dem letzteren wird hinsichtlich der Frachtberechnung auf den Tarif verwiesen und weiter festgesetzt, dass ausser den tarifmässigen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere Leistungen nur baare Auslagen erhoben werden dürfen, welche in dem Frachtbriefe ersichtlich zu machen sind. Auf die so berechneten Frachtgelder beziehen sich die Vorschriften des § 61 der Verkehrsordnung, insbesondere auch der 4. Absatz dieses Paragraphen. Da nun die im § 53 Abs. 8 bedungene Konventionalstrafe weder im Tarif enthalten, noch zu diesem in irgend eine Beziehung gesetzt ist, so erscheint es unzulässig, die einjährige Präklusivfrist des § 61 Abs. 4 auch auf die Nachforderung jener Konventionalstrafe anzuwenden. Diese gehört weder zu den eigentlichen Frachtgeldern, noch zu den tarifmässigen, in § 60 der Verkehrsordnung erwähnten Nebenkosten (Vergütungen für besondere Leistungen), sondern stellt eine aus einem besonderen Nebenvertrage hervorgehende Forderung dar, auf welche weder der § 60 noch der § 61 hinweisen. Hieran wird auch dadurch nichts geändert, dass der Frachtbrief auf die Bestimmungen der Verkehrsordnung und der Tarife Bezug nimmt, denn durch diese Bezugnahme wird für den geschlossenen Frachtvertrag nur dasjenige aufrecht erhalten, was sich aus der Verkehrsordnung und den Tarifen bei deren richtiger Auslegung ergiebt.

Nr. 11. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 11. Oktober 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1901). Nr. 86/87. S. 792. Ziff. 23.)

Preuss. Pensionsgesetz v. 27. März 1873, §§ 1, 5, 13. Die Dienstzeit beginnt mit der Vereidigung oder dem erweislich früheren Eintritt in den Staatsdienst und erleidet nur in den vom Gesetze vorgesehenen Fällen eine Unterbrechung.

Der § 1 des Gesetzes bestimmt, dass jeder unmittelbare Staatsbeamte, der sein Diensteinkommen aus der Staatskasse bezieht, aus derselben — unter festgesetzten Bestimmungen — eine lebenslängliche Pension erhält, und der § 13 verordnet: die Dienstzeit werde vom Tage der Ableistung des Diensteides gerechnet, könne jedoch ein Beamter nachweisen, dass seine Vereidigung erst nach dem Zeitpunkte seines Eintritts in den Staatsdienst stattgefunden habe, so sei die Dienstzeit von diesem Zeitpunkte an zu rechnen. Voraussetzung für die Anwendung des Gesetzes ist darnach, dass es sich um die Pensionirung eines zur Zeit ein unmittelbares Staatsamt bekleidenden Beamten handelt, und wenn dies, was hier zutrifft, der Fall ist, so wird, wie der § 13 als Regel hinstellt, die Dienstzeit vom Tage der Ableistung des Diensteides, d. h. von der eidlichen Verpflichtung zum Staatsdienste an gerechnet. Die letztere Vorschrift ist eine positive Gesetzesbestimmung, die eine Erörterung und Feststellung darüber, ob mit dem Zeitpunkte der Vereidigung der Beeidigte thatsächlich in den Staatsdienst eingetreten, ein Staatsdienerverhältniss begründet worden ist oder eine formelle Anstellung des Beamten stattgefunden hat, ausschliesst. Solches ergiebt sich, wie der B.R. angenommen hat, aus dem Wortlaute des Gesetzes, sowie aus dem Zwecke desselben, der darauf gerichtet ist, es solle jedem Zweifel, der über den Zeitpunkt des Eintritts des Beamten in den Dienst entstehen könnte, vorgebeugt werden. Auch spricht für die fragliche Annahme die Bestimmung des zweiten Satzes des § 13, die sich als eine Ausnahmevorschrift darstellt und welche den Nachweis des Zeitpunkts des Diensteintritts nur dann erfordert, wenn der Beamte behauptet, dass seine Vereidigung erst nach seinem Eintritt in den Staatsdienst stattgefunden habe. Der Sinn des Gesetzes geht dahin, dass für die Pensionsberechnung das Dienstverhältniss als durch die Vereidigung begründet anzusehen ist. In gleichem Sinne hat sich das R.G. in dem Urtheile vom 12. Mai 1898 (Entsch. in Civilsachen Bd. 41 S. 110, 112) ausgesprochen. Zur Unterstützung dienen auch die Gesetzesmaterialien insofern, als bei der Berathung des Gesetzentwurfs in der Kommission des Hauses der Abgeordneten (vergl. Verhandlungen des Hauses der Abgeordneten, Session 1871/72, Drucksachen Bd. 3 Nr. 189 S. 7) die Frage angeregt ist, ob der von den früheren Auditoren in der Provinz

Hannover geleistete Eid als Diensteid im Sinne des § 13 anzusehen sein würde und der Regierungskommissar diese Frage bejahend beantwortet hat, ohne zugleich eine Einschränkung in Betreff anderer Beamtenkategorien hinzuzufügen. — Auf den Inhalt der von dem Bekl. in Bezug genommenen Vorschriften über die Ausbildung und Prüfung für den Staatsdienst im Baufache und auf die hervorgehobenen Abweichungen, die zwischen den neueren Vorschriften aus den Jahren 1886 und 1895 und den älteren Vorschriften aus den Jahren 1849, 1855, 1857 und 1868 (Ministerialblatt für die innere Verwaltung, bezw. Jahrgänge S. 198, 51, 29, 280) besteht, kann es nach der dargelegten Sachlage nicht weiter ankommen. Von wesentlicher Bedeutung ist nur, dass auch nach den älteren Vorschriften, wie sie zu der hier entscheidenden Zeit in Geltung waren, die Baubeflissenen, die die Bauführerprüfung bestanden hatten, von der Staatsbehörde zu Bauführern ernannt und mit dem Staatsdienereide belegt wurden. Wenn nun aber für die Berechnung der Pension eines Beamten das Dienstverhältniss als durch die Vereidigung begründet anzusehen ist, so ist dem B. R. auch darin beizutreten, dass der Lauf der Dienstzeit, solange das Dienstverhältniss nicht rechtswirksam aufgehoben, ein fortdauernder ist und dass eine Unterbrechung desselben nur in den vom Gesetze vorgesehenen Fällen eintritt. Keiner dieser Fälle liegt hier vor. Es handelt sich allein um Zeitabschnitte von zusammen 2 Jahren 2 Monaten und 23 Tagen, während welcher der Kl. wegen Krankheit nicht dienstfähig gewesen ist. Dass aber Krankheit des Beamten den Lauf der Dienstzeit hemmt, ist im Gesetze nicht ausgesprochen. Auch der § 5 des Pensionsgesetzes steht dem Bekl. nicht zur Seite. Wenn die Revision den Erwägungen des B. R. gegenüber geltend gemacht hat, die Annahme sei irrig, dass der Beweis, der Kl. sei als Bauführer jedesmal nur für ein seiner Natur nach vorübergehendes Geschäft oder auf bestimmte Zeit angenommen, nicht aus allgemeinen Vorschriften, deren Befolgung im einzelnen Falle nicht feststehe, entnommen werden könne, sondern für den speziellen Fall geführt werden müsse, so kann die Richtigkeit dieser Auffassung dahingestellt bleiben. Der B. R. hat zutreffend darauf hingewiesen, dass der § 5 a. a. O. nur solche Beamte, die ausdrücklich auf eine bestimmte Zeit oder für ein seiner Natur nach vorübergehendes Geschäft angenommen seien, von dem Anspruche auf Pension ausschliesse, dass aber der Bekl. nicht behauptet habe, dass dies auf den Kl. zutreffe.

Nr. 12. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
2. Civil-Senat. Vom 12. Oktober 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1900). Nr. 86/87. S. 787. Ziff. 10).

§ 98 Unfall-Vers.-Ges. v. 6. Juli 1884. Nachdem die Internat. Schlafwagengesellschaft vom Reichsversicherungsamt endgültig als selbständiger Betrieb der Privatbahnberufsgenossenschaft zugewiesen ist, ist rechtlich der Eisenbahnunternehmer als „ein Dritter" im Sinne des § 98 l. c. anzusehen.

Nach § 37 des Gesetzes haben die Genossenschaftsvorstände ein Genossenschaftskataster zu führen, in welches die versicherungspflichtigen Betriebe aufzunehmen sind. Gegen die Aufnahme in das Kataster steht jedem Unternehmer die Beschwerde an das Reichsversicherungsamt zu, dessen Entscheidung nach § 88 das. endgültig ist. Dasselbe gilt im Wesentlichen für die auf Grund des Ausdehnungsgesetzes vom 28. Mai 1885 gebildeten Berufsgenossenschaften. Vergl. Urtheil des R.-G., Entsch. Bd. 35 S. 8. Hiernach können die Gerichte nicht für befugt erachtet werden, die Frage, ob ein Betrieb mit Recht oder Unrecht einer bestimmten Berufsgenossenschaft zugewiesen ist, nachzuprüfen, sondern sie haben die in dieser Hinsicht ergangene Entscheidung des Reichsversicherungsamtes als massgebend und als Grundlage für die daraus sich ergebenden, der Cognition der Gerichte unterworfenen civilrechtlichen Ansprüche, anzusehen. Die Zuweisung der Schlafwagengesellschaft an die Privatbahnberufsgenossenschaft hat die Folge, dass lediglich die letztere als für die Angestellten der ersteren, also auch für den durch den Unfall verletzten Sch., versicherungspflichtig erscheint, so wie die Privatbahnberufsgenossenschaft ja auch diese Versicherungspflicht anerkannt hat und ihr nachgekommen ist. Damit aber steht der Eisenbahnbetrieb vollständig ausserhalb des Betriebes der Schlafwagengesellschaft, welcher der Verletzte angehörte, und der Unternehmer des Eisenbahnbetriebes ist ihm gegenüber im Sinne des § 98 a. a. O. als ein Dritter anzusehen. Der Umstand, dass thatsächlich der Betrieb der Schlafwagengesellschaft ein mit dem der Eisenbahn combinirter war, kann für das Gericht nicht weiter in Betracht kommen. Es war vom Reichsversicherungsamte bei Prüfung der Frage in Betracht zu ziehen, ob es angemessen sei, die Schlafwagengesellschaft und deren Angestellte der Privatbahnberufsgenossenschaft zuzuweisen und das Reichsversicherungsamt hat sich auch, wie die Gründe seines Beschlusses ergeben, der Prüfung dieser Frage unterzogen. Nachdem aber die definitive Zuweisung an die Privatbahnberufsgenossenschaft erfolgt ist, kann rechtlich der Betrieb der Schlafwagengesellschaft nur als ein selbständiger, von dem Eisenbahnbetriebe getrennter und losgelöster in Betracht kommen. Ein Dritter im Sinne des Gesetzes ist aber nach

den §§ 98, 95, 96 desselben Jeder, der zu dem Verletzten nicht in dem Verhältnisse des Betriebsunternehmers, Bevollmächtigten oder Repräsentanten u. s. w. steht, also auch der Unternehmer des Eisenbahnbetriebes, der beklagte Fiskus, in dessen Betriebe der Verletzte nach der Feststellung des Reichsversicherungsamtes nicht beschäftigt und nicht versichert war.

Nr. 13. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 15. Oktober 1900.

(Entsch. O.-V.-G. Bd. 38. S. 360—362.)

§§ 3, 17—19 Kleinbahngesetz v. 28. Juli 1892. Zu Anordnungen, welche die erstmalige Herstellung eines Weges auf Grund einer Verpflichtung des Kleinbahnunternehmers betreffen, die gemäss § 19 l. c. von ihm übernommen ist, ist nur die Genehmigungsbehörde, nicht die Wegepolizeibehörde zuständig.

Die Verfügung stützt sich auf die Verpflichtungen, die für die Klägerin aus der Abnahme der Eisenbahn durch die Regierung hervorgehen sollen, und dazu hat der Beklagte in der Berufungsinstanz noch ausdrücklich die Erklärung abgegeben, dass es sich bei seiner Anordnung um die erstmalige Herstellung des streitigen Weges handele. Hieraus ergiebt sich mit völliger Klarheit, dass der Amtsvorsteher die Ausführung einer Verpflichtung erzwingen wollte, die nach seiner Meinung dem Unternehmer der Bahnanlage bei der auf Grund des § 19 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 vorgenommenen (landespolizeilichen) Prüfung von der zuständigen Behörde — hier von dem Regierungspräsidenten in Gemeinschaft mit der Eisenbahndirektion — auferlegt war, oder welche der Unternehmer bei dieser Prüfung der zuständigen Behörde gegenüber übernommen hatte. Es kann dahin gestellt bleiben, ob die Annahme des Amtsvorstehers den Thatsachen entspricht oder nicht, ob insbesondere die von der Klägerin in der Abnahmeverhandlung übernommene Verpflichtung die jetzt vom Amtsvorsteher geforderten Leistungen umfasst. Denn für die Frage nach der Zuständigkeit eines Beamten zum Erlass einer Anordnung ist zunächst die rechtliche Natur der Verfügung von wesentlicher Bedeutung, welche in letzterer selbst zum Ausdrucke gelangt (vergl. Urtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 28. April 1888, Entscheidungen Bd. XVI S. 328, und vom 9. Januar 1894, Preussisches Verwaltungsblatt Jahrg. XV S. 274). Danach handelt es sich aber um eine Anordnung, welche die erstmalige Herstellung eines Weges auf Grund einer Verpflichtung des Unternehmers betrifft, die bei der Prüfung nach § 19 a. a. O. der zuständigen Behörde gegenüber übernommen sein soll. Der Amtsvorsteher ist der Ansicht, dass diese erstmalige Herstellung gar nicht oder nicht genügend ausgeführt sei, und ordnet sie seinerseits an.

Zu solchen Anordnungen ist aber nach §§ 3, 17, 18, 19 a. a. O. nur die Behörde berechtigt, welche zur Ertheilung der Genehmigung des Unternehmens zuständig ist, also hier, wie ausser Zweifel steht, der Regierungspräsident in Gemeinschaft mit der Eisenbahndirektion.

Nr. 14. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 19. Oktober 1900.

§ 4 Preuss. Polizei-Ges. vom 11. Mai 1842. § 1 Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874. Die Einverleibung von Privateigenthum in eine öffentliche Strasse durch eine polizeiliche Verfügung gemäss § 4 Ges. vom 11. Mai 1842 begründet die Entschädigungspflicht der Gemeinde ohne vorgängiges Enteignungsverfahren.

Das O.L.G. hat zunächst ohne Rechtsirrthum angenommen, dass die Kl. gegen die beklagte Stadtgemeinde auf Grund der Thatsache, dass die letztere einen Theil des klägerischen Eigenthums in Besitz genommen und zur Anlage eines Trottoirs an der öffentlichen Strasse verwendet habe, eine direkte Klage auf Entschädigung zu erheben berechtigt gewesen seien, ohne erst auf Einleitung des gesetzlichen Enteignungsverfahrens zu klagen. Mit dieser Annahme befindet sich das O. L. G. in Uebereinstimmung nicht bloss mit dem von ihm angezogenen Urtheile des R.G., Entsch. Bd. 33 S. 238, sondern auch mit dem Urtheile des erkennenden Senates vom 13. November 1888 in Sachen Stadt Barmen wider Noethe, II. 119/1888, welch letzteres einen dem vorliegenden ganz ähnlichen Fall zu entscheiden hatte. In diesem Urtheile ist ausgeführt, dass die Anordnung der Polizeibehörde, durch welche thatsächlich Privateigenthum im Interesse der Stadtgemeinde der öffentlichen Strasse einverleibt werde, als eine polizeiliche Verfügung im Sinne des § 4 des Gesetzes vom 11. Mai 1842 anzusehen sei, durch welchen der Rechtsweg für eine direkte Entschädigungsklage eröffnet werde, ohne dass es eines vorhergegangenen Administrativverfahrens bedürfe. An dieser Anschauung ist festzuhalten. Ob im einzelnen Falle ein Eingriff in Privatrechte vorliegt, für welchen nach § 4 Entschädigung geleistet werden muss, ist nach dem einschlagenden materiellen Rechte zu beurtheilen.

Thatsache ist, dass das Eigenthum der Kl. gegen den Willen der letzteren zur Trottoiranlage verwendet worden ist. Aus dieser Thatsache allein folgt die Entschädigungspflicht der Bekl., mag sie auch früher der Ansicht gewesen sein, dass der Grund und Boden in ihrem Eigenthum stehe, und das Gegentheil hiervon sich erst im Laufe des Rechtsstreits herausgestellt haben. Den Kl. würde auch unter der Voraussetzung der Richtigkeit jener Angaben eine andere Klage als die Entschädigungsklage nicht zu Gebote stehen, weil ihr Eigenthum jetzt Theil

der öffentlichen Strasse ist, an welcher das Gesetz jedes Privateigenthum ausschliesst (Art. 538 c. c.). Aus diesem Grunde hat auch das O. L. G. der schliesslichen Erklärung der Beklagten, dass sie jetzt, nachdem die Kl. ihr Eigenthum erwiesen hätten, nichts dagegen einzuwenden habe, dass die Fläche den Kl. bleibe und der Bürgersteig, soweit er auf dem klägerischen Eigenthum liege, wieder beseitigt werde, keine Bedeutung beigelegt. Die polizeiliche Anordnung, kraft welcher das Trottoir angelegt ist und besteht, wird durch diese Erklärung der Stadtgemeinde nicht beseitigt. Die polizeiliche Verfügung aber rechtfertigt die Klage.

Nr. 15. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 5. November 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1900). Nr. 92. S. 840. Ziff. 6.)

R.-Gew.-Ordn. § 26, Civ.-Proz.-Ordn. §§ 264, 267. Der Anspruch auf Schadensersatz ist neben dem negatorischen Anspruche auf Herstellung von Einrichtungen zur Verhinderung der Erschütterungen aus dem Fabrikbetriebe zulässig.

Dieser Vorschrift entspricht der Antrag der Kl. und ist Bekl. dadurch nicht erschwert, dass er verurtheilt ist, solche Vorkehrungen zu treffen, welche geeignet sind, die heftigen und andauernden Erschütterungen der Häuser der Kl. zu verhindern und nur für den Fall, dass das unthunlich oder mit einem gehörigen Betriebe der Fabrik unvereinbar ist, den Kl. den fernerhin noch entstehenden Schaden zu ersetzen. In diesem Sinne sind die Worte in der Formel des ersten Urtheils „falls es nicht möglich ist, solche Vorkehrungen treffen“ zu verstehen, wie sich aus den Gründen jenes Urtheils ergiebt. Die Frage aber, ob die Herstellung derartiger Einrichtungen möglich ist und welche Einrichtungen zu diesem Zwecke erforderlich sind, ist im Streitfalle im Vollstreckungsverfahren zu entscheiden. Das R. G. hat auch bereits wiederholt und zwar auch für den Fall, dass die Vorschriften des B. G. B. Anwendung finden, eine solche allgemein gehaltene Verurtheilung, wie sie im vorliegenden Falle ausgesprochen ist, für zulässig erklärt.

Auch hat der I. R. festgestellt, dass den Kl. durch die Erschütterungen ihrer Häuser, in Folge deren dieselben weniger geeignet zum Bewohnen und also weniger verwerthbar geworden seien, ein Schaden entstanden sei und dass der Bekl. diese Folge nicht nur als möglich, sondern sogar als wahrscheinlich vorausgesehen habe, als er die offenbar mit seinem Wissen und Willen erfolgte Umgestaltung des Betriebes habe geschehen und den umgestalteten Betrieb habe beginnen und fortsetzen lassen, ohne dagegen einzuschreiten. Der eingetretene und noch eintretende Schaden der Kl. sei also von dem Bekl. verschuldet. Es

liegt hiernach keine Klageänderung vor, wenn die Kl. in der Berufungsinstanz die unbedingte Verurtheilung zum Ersatze des bisher entstandenen Schadens verlangen. Das B. G. nimmt auf die vorerwähnten Ausführungen des I. R. Bezug und spricht auch noch selbst aus, dass der Bekl. den den Kl. entstandenen Schaden bei Anwendung der erforderlichen Sorgfalt habe vorhersehen können. Hiernach ist die Annahme eines Verschuldens auf Seiten des Bekl. genügend begründet.

Nr. 16. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 6. November 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1900). Nr. 90/91. S. 883. Ziff. 18.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874, § 36 Abs. 2. Die Vorschrift über die Verzinsung der Entschädigungssumme ist auch bei freiwilliger Abtretung analog anzuwenden.

Die vom B. G. bestätigte Verurtheilung des Bekl., das vom Bezirksausschuss festgesetzte Entschädigungskapital von 13600 Mark seit dem 6. Juni 1886 bis zum 27. November 1897 mit 5 Prozent zu verzinsen, beruht auf Anwendung des § 36 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, und gerade hierin erblickt der Rkl. in erster Linie eine Gesetzesverletzung, indem er ausführt, die genannte Gesetzesvorschrift, welche eine Enteignung durch Beschluss des Bezirksausschusses gemäss § 32 des Gesetzes voraussetze, dürfe nicht analog auf den Fall ausgedehnt werden, dass, wie dies hier geschehen, freiwillige Abtretung der zur Enteignung bestimmten Grundstücke erfolgt sei; vielmehr sei in diesem Falle die Frage, ob der Unternehmer und von welchem Tage ab Zinsen vom Kaufpreise zu zahlen habe, lediglich nach dem Vertrage zu beurtheilen. Diese Ausführungen gehen fehl.

Nr. 17. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 9./16. November 1900.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 47. S. 246.)

Der Schadensersatzanspruch des Arbeitsgebers wegen Arbeitseinstellung (Strike) wird durch die sofortige Entlassung des Arbeiters nicht alterirt. Haftung der Arbeiter als Gesammtschuldner.

Durch die sofortige Entlassung der Bekl. wird der Anspruch auf Schadensersatz nicht ausgeschlossen. Es handelt sich hier nicht um einen, den Schadensanspruch wegen Nichterfüllung ausschliessenden Rücktritt vom Vertrage, als ob er nicht geschlossen wäre, sondern um die vorzeitige Auflösung eines bereits bestehenden Arbeitsverhältnisses, die von dem Arbeiter verschuldet ist, und für deren nachtheilige Folgen er deshalb zu haften hat. Dies folgt schon aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen. Die R.-Gew.-O. hebt diese Folge zwar nicht besonders

hervor, schliesst sie aber auch nirgends aus, sie ergiebt sich aus der verschuldeten Nichterfüllung. Auch das neue B.G.B. enthält diesen Satz im § 628 Abs. 2. — Mit Recht hat das B.G. ferner die Haftung der Bekl. 1—20 als Gesammtschuldner ausgesprochen; gegen sie ist auch die Deliktsklage wegen arglistiger Vermögensschädigung begründet. Denn nach der ferneren, eingehend begründeten Feststellung des B.G. haben die Bekl. „auf Grund einer gemeinschaftlich getroffenen Verabredung in bewusstem und gewolltem Zusammenwirken gehandelt"; sie wollten — was die einzelnen durch ihr Auftreten nicht erreichen konnten — mit vereinten Kräften durch rechtswidrige Weigerung der Arbeit ihren Arbeitsherrn zwingen, sich ihrem Willen zu fügen und die Anfertigung der s. g. Streitmodelle zu unterlassen. Die Arbeitsverweigerung war nicht Selbstzweck, sondern nur das Mittel, um unter dem Drucke des durch die kündigungslose gemeinsame Arbeitseinstellung dem Kl. drohenden Schadens ihren Willen durchzusetzen; jeder von ihnen war, wie das B.G. ausdrücklich feststellt, sich bewusst, dass der Kl. durch ihr Vorgehen geschädigt werden würde. Damit sind alle Voraussetzungen der actio doli des hier anwendbaren gemeinen Rechts gegeben. Nun liegt zwar nicht ein einheitlicher Arbeitsvertrag vor, sondern die Einzelverträge der Bekl. sind als solche von einander unabhängig. Aber die Verletzung dieser Verträge ist nur das Mittel, um das einheitlich gewollte arglistige Vorgehen mit Erfolg durchzusetzen; jeder dieser Bekl. wirkte durch seine vereinbarte Arbeitsweigerung thätig mit, um den gemeinsam verabredeten Plan auszuführen. Daraus folgt, dass sie gemeinschaftlich die unerlaubte Handlung der dolosen Vermögensschädigung begangen haben, und dann haftet nach gemeinem Recht auch bei civilrechtlichen Delikten jeder Theilnehmer solidarisch für den gesammten Schaden.

Nr. 18. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Straf-Senat. Vom 12. November 1900.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 33/34. S. 281. Ziff. 30.)

Ein Strassenbahnwagen ist ein Gegenstand des öffentlichen Nutzens im Sinne des § 304 Str.-Ges.-B.

Nach den Feststellungen hat der Angeklagte einen Motorwagen der Strassenbahn durch Zertrümmerung einer Spiegelglasscheibe beschädigt. Der Vorderrichter hat eine Bestrafung des Angeklagten auf Grund des § 304 a. a. O. aber mit der Erwägung abgelehnt, dass der Betrieb der Strassenbahn in Hannover ein gewerbliches Privatunternehmen sei, deswegen, weil vielen Personen auch ein bequemes und billiges Beförderungsmittel geboten werde, noch nicht zu einem Gegenstande des öffentlichen

Nutzens im Sinne des § 304 des Str. G. B. werde. Diese Auffassung ist rechtsirrthümlich. Von ausschlaggebender Bedeutung ist der thatsächliche Zustand, vermöge dessen eine Sache zum öffentlichen Nutzen dient, soferne nur dieses thatsächliche Dienen sich nicht als ein rein zufälliges, von jedem menschlichen Bewusstsein und Willen ganz unberührt gebliebenes darstellt.

Nr. 19. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 13. November 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 57. S. 1378.)

Wenn wegen einer Verkehrsstörung eine Zuschlagsfrist zur reglementarischen Lieferfrist festgesetzt wurde, so kann die Eisenbahn auch die nachgewiesene Zeit der thatsächlichen Hemmung des betreffenden Transportes, soweit sie die Dauer dieses Zuschlages übersteigt, bei Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag bringen.

Bei Beförderung über eine Hilfsroute ist die Eisenbahn berechtigt, der Berechnung der Gesammtlieferfrist neben dem Zuschlage für die Verkehrsstörung die Länge und die Zuschlagsfristen der Hilfsroute zugrunde zu legen.

Durch die Gewährung einer Zuschlagsfrist sollten die Rechte, welche der Bahn nach § 86 B.-R. zustehen, nicht eingeschränkt, sondern es soll die Bahn insoferne begünstigt werden, als ihr der nach § 86 B.-R. obliegende Beweis erspart werden soll, dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie „weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte".

Wenn es nun die Bahn unternimmt, auf die im § 86 Betr.-Regl. vorgeschriebene Weise nachzuweisen, dass die Ausführung des Transportes infolge eines Ereignisses, welches sie weder herbeigeführt hat, noch abzuwenden vermochte, längere Zeit als die bewilligte Zuschlagsfrist dauerte, so kann ihr das Recht, sich auf diese Weise von ihrer Haftung zu befreien, nicht verkümmert werden.

Nach dem Zugeständnisse des Klägers muss als erwiesen angenommen werden, dass infolge des Tunneleinsturzes bei Pressburg und der hiedurch eingetretenen Anstauung der Güter bei Pressburg, also durch ein unvermeidliches Ereigniss, die Weiterbeförderung des betreffenden Waggons vom 18. Jänner in der 21. Stunde bis zum 23. Jänner in der 14. Stunde, also durch vier Tage und 19 Stunden gehindert war. Die Bahn ist daher berechtigt, diese Zeit von 4 Tagen und 19 Stunden statt der Zuschlagsfrist von drei Tagen, oder aber die, die Zuschlagsfrist übersteigende Zeit des durch den Tunneleinsturz bei Pressburg herbeigeführten nothgedrungenen Aufenthaltes ausser der Zuschlagsfrist bei der Berechnung der Gesammtlieferfrist in Anschlag zu bringen.

Die Bahn ist aber auch berechtigt, die Lieferfrist nach jener Strecke zu berechnen, welche die Sendung zurücklegen musste, da der

vorgeschriebene oder aus den Tarifen sich ergebende Weg infolge des Tunneleinsturzes bei Pressburg nicht passirbar war.

Nach § 65 (3) B.-R. ist nämlich der Eisenbahn die Entscheidung überlassen, ob es dem Interesse des Absenders entspricht, das Gut auf einem anderen Wege dem Bestimmungsorte zuzuführen oder den Absender um eine andere Verfügung anzugehen. Die Bahn hat in vorliegendem Falle das Gut auf einer Hilfsroute weiterbefördert, und es muss ihr auch zustehen, die Transportfrist nach Massgabe dieser Route zu berechnen. Wäre letzteres nicht der Fall, so hätte die Ermächtigung des § 65 B.-R. keinen Sinn und keinen Zweck, denn der Bahn steht es ohnehin gemäss § 51 (1) l, B.-R. frei, selbst von einem im Frachtbriefe vorgeschriebenen Transportwege abzuweichen, wenn sie nicht eine längere Lieferfrist der Sendungen in Anrechnung bringt. Wenn nun ungeachtet des Bestandes dieser Norm der § 65 B.-R. der Bahn das Recht einräumt, das Gut auf einer Hilfsroute zur Bestimmungsstation zu bringen, so ist durch letztere Bestimmung offenkundig auch der Bahn das Recht eingeräumt, die für diese Hilfsroute entfallende Transportfrist in Anspruch zu nehmen.

Nr. 20. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 19. November 1900.

(Entsch. O.V.G. Bd. 38. S. 245.)

Die Bestimmung in § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874, wonach der Unternehmer eine im öffentlichen Interesse nothwendige Wegeanlage nicht nur einzurichten, sondern auch zu unterhalten hat, soweit die Unterhaltung über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen hinausgeht, als materielle Vorschrift des öffentlichen Wegerechts.

Die Unterhaltungspflicht des Unternehmers tritt nicht nur ein, wenn die Gesammtwegebaulast, sondern auch, wenn die Baulast eines einzelnen Verpflichteten vermehrt wird.

Da der § 14 des Enteignungsgesetzes die Bestimmung enthält, dass der Unternehmer die im öffentlichen Interesse nothwendigen Wege nicht nur anzulegen, sondern auch insoweit zu unterhalten hat, als die Unterhaltung „über den Umfang der bestehenden Verpflichtungen zur Unterhaltung vorhandener, demselben Zwecke dienender Anlagen hinausgeht“, so kann er sehr wohl zu den „gesetzlichen Vorschriften“ gerechnet werden, welche die Unterhaltung der gelegentlich einer Enteignung neu geschaffenen Wege regeln. Weiter würde aus der Anwendung der Bestimmungen des § 14 gefolgert werden können, dass der Beschluss die Unterhaltung der streitigen Wegestrecke dem Fiskus als Unternehmer des Kanals zur Last gelegt habe, weil durch die neue Wegeanlage der Umfang der bisherigen Wegebaulast vergrössert worden sei (vergl. Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Bd. IX S. 186, 199, Bd. X

S. 182, 187, Urtheile vom 18. November 1882 und vom 1. Dezember 1883). Wenn der beklagte Fiskus meint, dass bei Prüfung der Frage, ob die Wegebaulast vergrössert sei, die Regulirung des gesammten Wegenetzes zwischen O., L., B. und St., also auch die vorher in den anderen Gemeinden vorhanden gewesenen öffentlichen Wegestrecken berücksichtigt werden müssten, so kann dem nicht beigetreten werden. Der Abs. 2 des § 14 a. a. O. ist dahin zu verstehen, dass die Unterhaltungslast jedes einzelnen Verpflichteten nicht durch das neue Unternehmen vermehrt werden soll. Für jeden einzelnen Pflichtigen ist also der Umfang der Lasten vor und nach Ausführung des Unternehmens zu vergleichen. Wird seine Last vermehrt, so hat der Unternehmer einzutreten und kann sich nicht darauf berufen, dass etwa die Last eines anderen Pflichtigen verringert sei. Die „bestehende Verpflichtung" der Gemeinde O. oder der in dieser Gemeinde Wegebaupflichtigen wurde aber durch die Anlegung der neuen Strecke vermehrt, wenn nicht dafür eine andere Strecke im Gemeindebezirk in Fortfall kam oder die Wegebaulast sich bei einer anderen Strecke verringerte.

Nr. 21. Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe.

1. Civil-Senat. Vom 21. November 1900.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. Recht und Franz. Civilr. Bd. 32. Heft 3/4. S. 158.)

Haftpflichtgesetz § 3. Die Entschädigungspflicht ist Surrogat der Unterhaltspflicht. Ihr Umfang richtet sich seit dem 1. Januar 1900 nach dem B.G.B. Wiederverheirathung der Wittwe des Getödteten. Höhe und Zeitdauer der Unterhaltsrente.

Nach § 3 Abs. 1 Satz 2 des Haftpflichtgesetzes hat der Betriebsunternehmer, wenn der Getödtete zur Zeit seines Todes vermöge Gesetzes verpflichtet war, einem Andern Unterhalt zu gewähren, insoweit Ersatz zu leisten, als dem letzteren in Folge des Todes des Unterhaltspflichtigen der Unterhalt entzogen worden ist. Es fragt sich also, ob G. kraft Gesetzes den Klägern zum Unterhalt verpflichtet war und kraft welchen Gesetzes eventuell diese Verpflichtung bestand.

In dieser Beziehung kommt zunächst in Betracht, dass unter dem Gesetz, welches für die bezügliche Verpflichtung massgebend ist, das Landesgesetz zu verstehen ist (vergl. Eger, IV. Aufl. Note 41 zu § 3 Seite 338), und zwar im konkreten Fall, da der Unfall noch unter der Herrschaft des bad. Landrechtes eintrat, jedenfalls bis 1. Januar 1900 dieses letzterwähnte Gesetz. Der verunglückte G. und seine Familie hatten zwar zur Zeit des Unfalles den Wohnsitz in Stuttgart, Wittwe und Kinder behielten diesen Wohnsitz auch bei; es beruht jedoch der Unterhaltsanspruch der Kläger gegen den getödteten G. auf dem durch die Eheschliessung und bezw. die Kindererzeugung zwischen der kläg.

Wittwe und den kl. Kindern einerseits und dem Getödteten G. anderseits begründeten familienrechtlichen Verhältnisse; die Unterhaltungsansprüche der Ehefrau gegenüber dem Ehemann und der Kinder gegenüber dem Vater sind, wie sich schon aus den Ueberschriften zum V. und VI. Kapitel des V. Titels des ersten Buches des bad. L.R. ergibt, aus der Familienbeziehung entfliessende Rechte, die sich nach der Staatsangehörigkeit bestimmen; (Zach.-Crome, VIII. Aufl., I. Bd. § 30 S. 108/9, Platenius § 5 S. 21, Behaghel, III. Aufl., I. Bd. S. 64 lit. c).

Weil der getödtete G. zur Zeit seines Todes dem Kläger nach dem bad. L.R. unterhaltungspflichtig war, entstand für den bekl. Fiscus nach Massgabe des Inhaltes dieser Verpflichtung die Entschädigungspflicht und diese Pflicht ist auch trotz Aenderung der Gesetzgebung fortdauernd. Nur fragt es sich, ob diese Entschädigungspflicht in ihrem Inhalt fortdauernd nach bad. L.R. sich richtet oder ob sie in dieser Beziehung von den Bestimmungen des B.G.B. beeinflusst wurde. Die Parteivertreter waren nach ihrem Schriftenwechsel verschiedener Meinung, stellten in der mündlichen Verhandlung die Entscheidung dieser Frage aber lediglich ins Ermessen des Gerichtshofes. Letzterer ist der Ansicht, dass auf Grund der Art. 199 und 203 E.G. zum B.G.B. für die Entschädigungspflicht des Bekl. seit 1. Jan. 1900 allerdings die Bestimmungen des B.G.B. in Betracht zu ziehen sind, da nach der Auffassung des Gerichtshofes die Entschädigungspflicht des Bekl. das Surrogat ist für die Unterhaltspflicht, wie sie sich beim Fortleben des Getödteten selbst gestaltet hätte. Es ist nun durch den erwähnten Art. 199 bestimmt, dass die persönlichen Rechtsbeziehungen der Ehegatten zu einander, insbesondere die gegenseitige Unterhaltspflicht sich auch für die am 1. Jan. 1900 schon bestehenden Ehen nach den Vorschriften des B.G.B. bestimmen. Ebenso richtet sich nach dessen Bestimmungen das Rechtsverhältniss zwischen den Eltern und einem vor dem 1. Jan. 1900 geborenen Kinde (Art. 203 cit. Einf.-Ges.). Da seit 1. Jan. 1900 bezüglich des Umfanges der Unterhaltsgewährung für den Getödteten selbst die Bestimmungen des B.G.B. massgebend gewesen wären, sind dessen Bestimmungen auch als Grundlage zu nehmen für die Bemessung des Umfanges und der Grösse der fortdauernden Entschädigungspflicht des Beklagten. Diese Annahme findet auch eine Stütze bei Eger (IV. Aufl. S. 354), wo ausgeführt wird: „Der Ersatz für den entzogenen Unterhalt ist dem Unterhaltsberechtigten in dem Maasse zu gewähren, als der unterhaltspflichtige Getödtete zur Zeit des Todes hierzu verpflichtet war und bei Lebzeiten weiter verpflichtet gewesen sein würde“.

Seit 1. Jan. 1900 hätte sich hiernach die Unterhaltspflicht des getödteten G. gegenüber seiner Ehefrau nach § 1360 Abs. 1 B.G.B. und gegenüber seinen Kindern nach §§ 1601, 1602, 1610, 1631 B.G.B. gerichtet.

Im Wesentlichen stehen beide Gesetze auf dem Standpunkt der Gewährung des standesgemässen Unterhalts. Nach L.R. S. 214 hat der Mann seiner Frau Alles, was zu ihrem Lebensunterhalt erforderlich ist, nach seinem Stand und Vermögen zu reichen; nach § 1360 Abs. 1 B.G.B. hat er der Frau nach Massgabe seiner Lebensstellung, seines Vermögens und seiner Erwerbsfähigkeit den Unterhalt zu gewähren. Die Erziehungspflicht des Vaters gegenüber den Kindern umfasst, nach L.R. S. 203, 208 die Pflicht zum Unterhalt, ferner die Pflicht, entsprechend seiner Lebensstellung und Vermögenslage für die körperliche und geistige Entwickelung der Kinder zu sorgen und sie zu einem bestimmten Berufe heranzubilden (vergl. Platenius S. 69 § 16 Ziff. II); in gleicher Weise umfasst der nach § 1610 Abs. 2 in Verbindung mit § 1631 Abs. 1 B.G.B. vom Vater dem Kinde zu gewährende Unterhalt den gesammten Lebensbedarf, auch die Kosten der Erziehung und der Vorbildung zu einem Lebensberuf.

Es ist der Gerichtshof desshalb der Ansicht, dass die nach der Unterhaltspflicht sich richtende Entschädigung nach bad. Landrecht wie nach B.G.B. im Wesentlichen gleich sich gestaltet.

Nach den Grundsätzen des Haftpflichtgesetzes darf die Möglichkeit der Wiederverheirathung einer Wittwe bei Zuerkennung der Rente überhaupt nicht in Berücksichtigung gezogen, also eine diesbezügliche Beschränkung auch nicht in das Urtheil aufgenommen werden (vgl. Eger IV. Aufl. Note 43 S. 347). In letzterer Beziehung hat auch der erkennende Senat J. S. Math. Schumann Wittwe und Kinder gegen den bad. Eisenbahnfiskus, in welchem Falle der letztere beantragt hatte, der Wittwe die Rente nur bis zu ihrer Wiederverheirathung zuzusprechen, ausgeführt, dass diesem Antrage nicht zu entsprechen gewesen sei, weil der Wittwe durch ihre etwaige Wiederverheirathung der Anspruch auf die Unterhaltsrente, die ihr auf Grund des Haftpflichtgesetzes gewährt sei, nicht ohne Weiteres verloren gehe, vielmehr erst dann, wenn die Wiederverheirathung wirklich erfolgt sei, in Frage komme, welchen Einfluss dieser Umstand je nach Sachlage auf die Verpflichtung des Fiscus, der Wittwe für den entzogenen Unterhalt Entschädigung zu leisten, thatsächlich ausüben werde (Urtheil vom 16. April 1898).

Was nun die Höhe und den Betrag des Anspruches, den die Alimentationsberechtigten gegen den Betriebsunternehmer erheben können,

anlangt, so ist der Gerichtshof der Ansicht, dass bei der Stellung und den Einkommensverhältnissen des Getödteten ein Aufwand von jährlich 900 Mk. — für das einzelne Kind eine zwar reichliche, aber keineswegs zu hoch festgesetzte Rente ist, um für diese Kinder die Kosten für deren gesammten Lebensbedarf einschliesslich des Aufwandes für die Erziehung und Vorbildung zu einem standesgemässen Berufe zu bestreiten. Wenn die Summe von jährlich 900 Mk. für die noch jüngeren Kinder Elsa und Ernst vielleicht auch noch wegen ihres sehr jugendlichen Alters für die nächsten Jahre etwas hoch erscheinen könnte, so war zu berücksichtigen, dass erfahrungsgemäss gerade im Kindesalter die Neigung und Gefahr zu Erkrankungen eine grössere ist, was einen erhöhten Aufwand verursacht.

Was die Zeitdauer der Rentengewährung anlangt, so sind beide Parteien darin einig, dass solche im Urtheil festzusetzen war. Da die vom Fiscus zu gewährende Entschädigung nur den Ersatz für die in Wegfall gekommene Alimentation durch den Getödteten selbst bildet, so kann jene Verpflichtung auch nicht weiter bestehen, als die muthmassliche Lebensdauer des G. betrug. Das Ende dieser ist der äusserste Zeitpunkt, bis zu welchem die Rente beansprucht werden könnte und bezw., was die Wittwe betrifft, beansprucht werden kann.

Nr. 22. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 23. November 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX Nr. 95/96. S. 881. Ziff. 32.)

Preuss. Enteign.-Ges. § 8 vom 11. Juni 1874. Bleiben bei der Theilenteignung die Restgrundstücke zu demselben, dem allgemeinen objektiven Werthe entsprechenden Preise verwerthbar, wie die enteigneten Parzellen, so liegt eine Werthverminderung des Restbesitzes nicht vor.

Das O.L.G. hat ohne Rechtsirrthum für die enteignete Fläche die Angemessenheit des von der Bekl. bewilligten und bezahlten Preises von 5 Mark für das Quadratmeter angenommen und den Anspruch der Kl. auf Ersatz eines Minderwerthes, welcher für die ihnen verbliebenen Restgrundstücke durch die Enteignung entstanden sei, abgelehnt, weil die anerkannte, wegen der ungünstigen Form und geringen Grösse bestehende Beeinträchtigung in der Benutzbarkeit der Reststücke zu landwirthschaftlichen Zwecken eine Minderung des Werthes nicht herbeigeführt habe, diese Stücke vielmehr jeder Zeit zu demselben Preise von 5 Mark für das Quadratmeter veräusserlich seien. Dies konnte insbesondere durch die Erwägung begründet werden, dass eines der Restgrundstücke als sogenannter Vexirstreifen den benachbarten Parzellen Front nach der Kanalstrasse verschaffe und deshalb

werthvoll sei. Diese Begründung war nicht unzulässig und steht auch nicht im Widerspruche mit dem von dem Vertreter der Kl. angezogenen Urtheil des fünften Senates des R. G. vom 11. Februar 1893 (Entsch. des R. G. in Civilsachen Bd. 30 S. 295), in welchem dargelegt ist, dass zum Ausgleiche der Werthlosigkeit von Restparzellen eine solche Verwerthbarkeit derselben nicht dienen könne, welche nicht auf objektiver Grundlage beruht, sondern von dem subjektiven Verhalten, der Willkür der Betheiligten, insbesondere der Gegenpartei, abhänge. Abweichend von diesem Thatbestande ist in dem gegenwärtig angefochtenen Urtheile zum Ausdruck gebracht worden, dass dem hier in Frage stehenden Vexirstreifen eine allgemein und zu jeder Zeit mögliche Verwerthbarkeit zu einem günstigen Preise innewohnt, woraus sich ergiebt, dass dieselbe im gegenwärtigen Falle nicht von der Willkür bestimmter betheiligter Personen, wie der Besitzer der Nachbargrundstücke, abhängig ist, vielmehr auf objektiver Grundlage beruht, welche offenbar darin gefunden worden ist, dass die sogenannten Vexirstreifen den Gegenstand von Spekulationen bilden.

Nr. 23. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 26. November 1900.
(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 47. S. 84.)

Haftpflichtgesetz §§ 1, 3, 7. Pr. A. L. R. § 211, II. 1. B. G. B. § 845. Der Ersatzanspruch aus dem Verluste der Erwerbsfähigkeit der Ehefrau, sei es Seitens dieser oder des zufolge Entgangs ihrer Dienste geschädigten Ehemannes, ist sowohl durch die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes wie des allgem. bürgerl. Rechts begründet.

Dass durch die eingetretene Erwerbsunfähigkeit der Ehefrau eine erhebliche Schädigung des vom Kl. betriebenen Erwerbsgeschäfts herbeigeführt worden sei, ist behauptet und als richtig zu unterstellen. Der Ehemann würde hierfür Ersatz nicht fordern dürfen, weil er nicht als der (durch den Unfall der Frau) Verletzte erschiene; die Frau selbst soll keine Entschädigung erhalten, weil sie keinen Vermögensnachtheil erleide. Die Billigkeit spricht für eine Ausgleichung des durch den Ausfall der gewerblichen Beihülfe der Ehefrau entstandenen Schadens durch Zulassung eines Ersatzanspruches sei es der Ehefrau oder des zufolge Entgangs jener Dienste geschädigten Ehemannes. Dem letzteren Gesichtspunkte hat für das Gebiet des bürgerlichen Rechtes nunmehr der § 845 des Deutsch. B. G. B. Rechnung getragen. Vergl. die Protokolle der Reichstags-Kommission zu § 829 der Reichstags-Vorlage S. 2835 ff. — Wenn freilich ein Schadensersatz wegen der entgehenden häuslichen und gewerblichen Dienste der Ehefrau keinesfalls doppelt, einmal dem Mann und ausserdem noch der Frau zuerkannt werden dürfte

(siehe auch das Urtheil dieses Senats vom 26. November 1900 in Sachen Eisenbahnfiskus gegen Koppe VI. 331/1900), so erscheint es doch ebenso unbillig, dass der Schaden überhaupt unersetzt bleibt. Es fragt sich, ob man die letztere Konsequenz mit dem Vorderrichter als eine „mit der Tendenz des Haftpflichtgesetzes im Widerspruch stehende Lücke“ desselben hinzunehmen hat, oder ob nicht vielmehr auch auf dem Boden des genannten Gesetzes die Anerkennung eines Ersatzanspruches der verletzten Ehefrau sich rechtfertigen lässt. Und diese Frage darf im letztgedachten Sinne entschieden werden.

Nr. 24. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 26. November 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1900). Nr. 95/96. S. 876. Ziff. 16. Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 47. S. 92.)

Haftpflichtgesetz §§ 1, 3, 7. In einer der Gesammteinnahme des Ehemannes entsprechenden Rente liegt auch die Entschädigung für den Erwerbsverlust aus der Thätigkeit der Ehefrau.

Der Revision ist darin Recht zu geben; materiell bedeute der Einwand der Bekl., dass der Kl. ein Schaden durch den Unfall nicht entstanden sei, weil sie die Erträgnisse ihrer Arbeit dem Ehemann überlassen musste und überlassen habe und weil der Ehemann für den durch Verlust dieser Erträge entstandenen Nachtheil entschädigt sei, weil also die Kl., wenn der Ehemann eine der früheren Gesammteinnahme entsprechende Rente zugesprochen erhielt, sich nach Verlust ihrer Erwerbsfähigkeit in derselben Lage befunden habe, wie früher. Und die Revision bemängelt mit Grund, dass nach dieser Seite der Einwand des Bekl. unberücksichtigt geblieben ist.

Nr. 25. Entsch. des Oberlandesgerichts Celle.

3. Civ.-Senat. Vom 27. November 1900.

(Das Recht. 1901. Nr. 1. S. 24.)

§ 1 Reichshaftpflicht-Ges. — Art. 42 Einf.-Ges. z. B.G.B. Abtretung des Haftpflichtanspruches.

Wer bei dem Betriebe einer Eisenbahn körperlich verletzt ist und nicht bloss auf Grund des § 1 des Haftpflichtgesetzes von dem Betriebsunternehmer, sondern auch nach den §§ 823 ff. B.G.B. in Verbindung mit § 9 des Haftpflichtgesetzes in der Fassung des Art. 42 E.G. z. B.G.B. von einer anderen Person für den durch die Verletzung entstandenen Schaden Ersatz verlangen kann, ist nicht verpflichtet, dem Betriebsunternehmer gegen Zahlung der Entschädigung seinen Anspruch gegen die andere Person abzutreten.

Ein allgemeiner Grundsatz, der diese Pflicht ausspräche, existiert nicht. Das Haftpflichtgesetz enthält einen solchen Satz nicht. Eine

Bestimmung, wie die des § 98 des Unfallversicherungsgesetzes ist in das Haftpflichtgesetz nicht aufgenommen.

Nr. 26. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 30. November 1900.

Rechtsweg in Elsass-Lothringen. § I Ges. vom 2. Juli 1891, § 47 Ausf.-Ges. z. B. G. B. Der Anspruch auf Untersagung oder Beschränkung der Wasserentnahme für das Pumpwerk einer Eisenbahnstation ist weder ein Eingriff in den Bestand der Eisenbahnanlage, noch in den Eisenbahnbetrieb und daher dem ordentlichen Rechtswege nicht entzogen.

Seitens der Bekl. wird mit Unrecht die Zulässigkeit des Rechtsweges bestritten, indem behauptet wird, das von ihr in der Albe errichtete Pumpwerk bilde einen Bestandtheil ihrer Eisenbahnanlage, es handle sich demnach um „travaux publics“, und deshalb sei wegen der dadurch bewirkten Beeinträchtigung der Rechte der Kl., falls solche überhaupt vorliege, nur ein Entschädigungsanspruch zulässig, der aber im gegenwärtigen Prozesse nicht geltend gemacht werde. Um „travaux publics“ würde es sich nur dann handeln, wenn mit dem Pumpwerke der Bekl. ein Bestandtheil der Eisenbahn, einer im öffentlichen Interesse errichteten Anstalt, hergestellt worden wäre. Dies kann jedoch nicht angenommen werden. Das Pumpwerk steht weder räumlich im Zusammenhange mit der weit entfernten Bahnanlage, noch dient es dem Zwecke einer Ausdehnung oder einer Instandhaltung derselben, es bildet vielmehr lediglich eine Veranstaltung zur Beschaffung von Wasser als eines Mittels, welches gleich der Kohle zur Führung des Eisenbahnbetriebes erforderlich ist, aber selbstverständlich auch auf andere Weise als durch das in der Albe errichtete Pumpwerk erlangt werden kann. Die Errichtung desselben ist nicht als im öffentlichen Interesse und in Ausübung des staatlichen Hoheitsrechts erfolgt anzusehen, sondern stellt sich als eine geschäftliche Thätigkeit der Bekl. dar, bei welcher diese als juristische Person des Civilrechts, als Verwalterin des Vermögens des Reiches hinsichtlich der Reichseisenbahn, gehandelt hat und bezüglich deren sie gleich andern Vermögensverwaltern der Rechtsprechung der Civilgerichte unterliegt. Andererseits bedeutet auch der Klageanspruch, welcher auf Untersagung oder Beschränkung der Wasserentnahme aus der Albe Seitens der Bekl. gerichtet ist, keinen Eingriff in ein staatliches Hoheitsrecht, insbesondere keinen Eingriff in den Bestand der Eisenbahnanlage als solche und keinen unmittelbaren Eingriff in den Eisenbahnbetrieb, und ist daher auch aus diesen Gesichtspunkten die Verfolgung der Klageansprüche auf dem Rechtswege nicht unzulässig. Dies ist auch insofern nicht der Fall, als die Wasserentnahme

der Bekl. durch Beschlüsse des Bezirkspräsidenten zu Metz genehmigt worden ist. Gemäss § 1 Abs. 1 und 3 des Gesetzes vom 2. Juli 1891 (Gesetzblatt für Elsass-Lothringen S. 82) bedarf jede Anlage von Wasserentnahme der staatlichen Genehmigung und ergeht diese nur unter Vorbehalt der Rechte Dritter, und Streitigkeiten unter mehreren Berechtigten sind sowohl durch den kürzlich aufgehobenen Art. 645 c. c. als auch durch § 47 des Ausführungsgesetzes zum B.G.B. in Elsass-Lothringen vom 17. April 1899 (Gesetzblatt für Elsass-Lothringen S. 43) vor die Gerichte gewiesen. Der Staat nimmt in seiner Eigenschaft als Uferbesitzer in diesen Beziehungen keine Ausnahmestellung ein, und die Beschlüsse, durch welche seine Anlage zur Wasserentnahme genehmigt worden ist, können daher nicht als solche Verwaltungshandlungen erachtet werden, welche den Rechtsweg ausschlössen.

Nr. 27. Entsch. des Oberlandesgerichts Wien.
Vom 1. Dezember 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 64. S. 1545.)

I. Die körperliche Verletzung eines Reisenden durch das Zufallen einer Waggonthüre während der Fahrt auf einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn stellt sich als eine „Ereignung im Verkehre“ im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, dar.

II. Die Unterlassung der nöthigen Vorsicht seitens des Reisenden beim Schliessen der Waggonthüre, das der Eisenbahnverwaltung, bezw. deren Organen obliegt, beinhaltet ein Mitverschulden desselben an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle.

Das Berufungsgericht hat die Berufung des belangten Aerars wider den Ausspruch über die erhobene Einrede der Unzuständigkeit verworfen, denn der Kläger hat unbestritten seine Verletzung durch eine Waggonthür einer mit Dampf betriebenen Eisenbahn, und zwar während des Betriebes, beziehungsweise während einer Eisenbahnfahrt erlitten. Hierin liegen alle Kriterien des § 1 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27.

Ob der Kläger diese seine Verletzung selbst verschuldet, oder dieselbe mitverschuldet habe, betrifft wohl die Haftungsfrage, aber nicht die Competenzfrage, die beim Vorliegen eines objektiven Eisenbahnunfalles nicht bestritten werden kann.

Da somit eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn vorliegt, hat das belangte Aerar das von ihm behauptete Selbstverschulden des Klägers zu beweisen, widrigens es für die Folgen der dem Kläger zugegangenen Verletzung aufzukommen hat. Im Thatsächlichen steht nun fest, dass eine Waggonthüre des rollenden Zuges offen stand, dass eine solche Thüre den Zweck des Verschlusses hat und das Offenstehen nur zum jeweiligen Ein- und Aussteigen dient.

Dass ferner die Obsorge für den regelmässigen Zustand des Wagenparkes dem Zugspersonale zusteht, bleibt ausser Frage.

Des Weiteren steht im Thatsächlichen fest, dass nicht der Kläger die Thüre öffnete, und ihm auch nicht das Schliessen derselben oblag. Das beklagte Aerar bezeichnet selbst die Erschütterung des Zuges während der Fahrt als unvermeidlich.

Für beide Theile stand fest, dass bei der erwähnten Erschütterung das Zufallen der Thüre im Bereiche der Möglichkeit lag. Es bestand daher für die Bahn die Pflicht, dieses Zufallen der Thüre durch Verschluss hintanzuhalten, während es andererseits dem Kläger oblag, bei dem Umstande, als das Gefährliche des Schliessens einer Thür im rollenden Zug umsomehr auf der Hand lag, als der Kläger selbst heftigen Wind und den Bestand von Bahnbiegungen constatirte, die höchste Vorsicht walten zu lassen, als er es unternehmen wollte, die Thüre selbst zu schliessen.

Dass eine solche Vorsicht nicht beobachtet wurde, ergibt sich aus der eigenen Darstellung des Klägers.

Es kann daher nur dem ersten Richter beigepflichtet werden, wenn er zum präsumirten Verschulden der Bahn ein Mitverschulden des Klägers annahm und nach § 1304 a. b. G. B. vorging.

Nr. 28. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 4. Dezember 1900.

(Jur. Wochenschr. XXIX (1900). Nr. 97/98. S. 899. Ziff. 15.)

§ 8 Abs. 2. Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874 erfordert nicht eine getrennte Abschätzung des Theilstücks unter Hinzufügung des Mehr- und Minderwerths; vielmehr könne der Werth des Theilstücks in seinem Zusammenhange mit dem Ganzen zugleich geschätzt und ein Einheitspreis aus allen Theilen — also z. B. der bebauten und unbebauten — als einheitliches Werthobjekt gefunden und zu Grunde gelegt werden.

Der Werth des ganzen Immobile für den Quadratmeter ist danach auf 72 Mark 15 Pf. berechnet, und derjenige des 203 qm haltenden, in Frage stehenden Theilstücks, mithin die zu ermittelnde Entschädigungssumme, unter entsprechender Vervielfachung des letzterwähnten Betrages und Hinzurechnung einzelner kleiner Positionen, welche nicht in Streit befangen sind, auf 15898 Mark 75 Pf. festgestellt. Es ist nicht zu erkennen, dass diese Art und Weise der vorzunehmenden Abschätzung mit den betreffenden gesetzlichen Bestimmungen, namentlich mit dem Abs. 2 des § 8 des Enteignungsgesetzes, in Widerspruch steht. Durch dieselbe ist, wie es solche den Fall, dass nur ein Theil des Grundbesitzes desselben Eigenthümers in Anspruch genommen wird, bezielende Vorschrift bestimmt, der Werth des abzutretenden Theils zugleich mit dem Mehrwerth, den derselbe in seinem Zusammenhang

mit dem Ganzen hat, und dem Minderwerth, welcher für den Restgrundbesitz durch die Abtretung entsteht, klar gestellt. Es kann deshalb nicht, wie mit der Revision an erster Stelle geltend gemacht wird, eine Gesetzesverletzung darin erblickt werden, dass davon abgesehen ist, das enteignete Theilstück für sich abzuschätzen und dem ermittelten Betrage den erwähnten Mehr- und Minderwerth hinzuzusetzen. Wenn mit der Revision sodann gerügt wird, es sei zu Unrecht bei der in Rede stehenden Werthsfeststellung davon ausgegangen, dass alle Theile eines Grundstücks, die bebauten und die unbebauten, ein einheitliches Werthobjekt bildeten, so ist dies unzutreffend. Indem, wie nach dem oben Gesagten nicht zu beanstanden, der abgetretene Theil und der Restgrundbesitz als Ganzes abgeschätzt und zugleich die Baustelleneigenschaft des ganzen Immobile in Betracht gezogen wurde, war es durchaus gerechtfertigt, einen einheitlichen Satz für jeden Theil des fraglichen Grundbesitzes, also auch insoweit, als derselbe nach den Bestimmungen der Baupolizeiordnung unbebaut zu lassen war, zu Grunde zu legen.

Nr. 29. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 9. Dezember 1900.

(Allgem. Tarif-Anz. XX (1901). Nr. 23. S. 366.)

Wenn eine Partei Schadenersatz aus dem Grunde begehrt, weil von dem aufgegebenen Frachtgute etwas fehlt, hat sie zu beweisen, dass der Abgang während des Transportes erfolgte.

Nach § 54 (4) Betr.-Regl. machen bezüglich derjenigen Güter, deren Aufladen von dem Absender besorgt wird, die Angaben des Frachtbriefes über das Gewicht, sofern nicht die Nachwiegung seitens der Eisenbahn erfolgte und dies auf dem Frachtbriefe beurkundet ist, gegen die Eisenbahn keinen Beweis. Vorliegend wurde das Gut von dem Absender aufgeladen, und es fand die Nachwiegung seitens der Eisenbahn nicht statt und wurde auch nicht von der Bahn beurkundet, demnach macht die Angabe des Frachtbriefes, in welchem das Gewicht bei der Aufgabe mit 11.886 Kg. angegeben ist, gegen die Eisenbahn keinen Beweis. Da der Kläger auch sonst nicht beweisen kann, dass die Sendung bei der Aufgabe das erwähnte Gewicht hatte, so steht das Gewicht der Sendung bei der Aufgabe nicht fest und es erscheint auch nicht erwiesen, dass seit der Aufgabe bis zur Ablieferung sich ein Abgang ergeben hatte. Mit Rücksicht hierauf und mit Rücksicht auf § 75 Betr.-Regl., wonach die Eisenbahn nur für den Schaden, welchen ein Gut seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung erlitt, zu haften hat, war das Klagebegehren abzuweisen.

Nr. 30. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 11. Dezember 1900.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 1/3. S. 17. Ziff. 25.)

Ist durch freihändigen Vertrag ein zum Bahnbau erforderliches Grundstück dem Unternehmer vom Eigenthümer gegen spätere Ermittelung des Kaufpreises durch Sachverständige überlassen, so kann im Falle einer Differenz vom Unternehmer entweder auf Erfüllung des Kaufvertrages geklagt oder das Enteignungsverfahren (§ 16 Preuss. Enteign.-Ges.) beantragt, nicht aber beides mit einander kombinirt werden.

Das Schriftstück vom 11. März 1896 lautet dahin, dass der Bekl. als Eigenthümer des Grundstücks 28 Garten Krappitz sich verpflichtet, von diesem Grundstück den zum Bau einer Eisenbahn von Neustadt nach Gogolin erforderlichen Grund und Boden laut Zeichnung und Vermessungsregister des Landmessers R. vom September 1895 im ungefähren Flächeninhalt von 2.64,50 ha der Neustadt-Gogoliner Eisenbahngesellschaft käuflich zu überlassen. Der Gesellschaft wird — so heisst es in dem Schriftstück weiter — die sofortige Besitzergreifung, vorbehaltlich der civilrechtlichen Ansprüche des Bekl. gestattet, die Verzinsung des später zu vereinbarenden Kaufpreises vom Tage der Besitzergreifung an auf 5 Prozent festgesetzt und endlich vereinbart, dass der Werth des Grund und Bodens durch die Taxe von vier Sachverständigen, von denen jeder Vertragstheil zwei zu ernennen hat, und im Falle, dass diese sich nicht einigen können, durch den Ausspruch eines Obmannes, über dessen Person sich die Parteien zu verständigen haben, ermittelt werden soll. Dieses Abkommen stellt einen vollständig freiwilligen, lediglich den allgemeinen Regeln über Kaufgeschäfte folgenden Kaufvertrag dar, bei dem der Preis durch das sachverständige Gutachten dritter Personen festgesetzt werden soll. Als nun der Bekl. die Werthsfestsetzung der zusammenberufenen Schätzungskommission bezw. des Obmannes, über dessen Person sich die Parteien geeinigt hatten, wegen angeblicher Mängel des Verfahrens sowie aus anderen Gründen nicht anerkennen wollte und in dem Schreiben vom 2. Oktober 1896 der Kl. erklärte, dass er auf der Forderung von 70000 Mark als Kaufpreis bestehen bleibe und eventuell anheimgebe, das Enteignungsverfahren gegen ihn einzuleiten, konnte die Kl. zweierlei thun: sie konnte entweder gegen den Bekl. auf Erfüllung jenes freiwillig eingegangenen Kaufvertrages klagen, das heisst ihrerseits bei dem Vertrage stehen bleiben oder sie konnte das Enteignungsverfahren beantragen, das heisst von dem Vertrage abgehen. Sie konnte aber nicht Beides zugleich thun, nicht aus dem freiwillig geschlossenen Vertrage einen Theil herausgreifen, nämlich die Festsetzung des Kaufpreises durch die vereinbarte Schätzungskommission aus diesem geltend machen, im

Uebrigen aber das Enteignungsverfahren walten lassen. Der in dem Schriftstück vom 11. März 1896 niedergelegte Kaufvertrag bildet ein einheitliches Ganze; der Werth des freiwillig veräusserten Grundstücks sollte durch zu wählende dritte Personen festgesetzt werden. Fiel die Freiwilligkeit der Veräusserung hinweg und trat die Enteignung ein, so kann die Kl. die Vereinbarung darüber, wie der Kaufpreis für das freiwillig der Kl. verkaufte Grundstück ermittelt werden sollte, nicht auf die Entschädigung erstrecken, die im Enteignungsverfahren dem Bekl. zu gewähren ist, mag man die Enteignung rechtlich auch als Zwangsverkauf oder wie sonst konstruiren. Jene beiden Theile des freiwilligen Kaufvertrages gehören untrennbar zusammen und können jedenfalls nicht durch das Belieben einer Partei wider den Willen der anderen von einander gelöst werden. Eine andere rechtliche Beurtheilung wäre nur dann möglich, wenn der übereinstimmende Wille beider Parteien beim Abschluss des Vertrages vom 11. März 1896 dahin gegangen wäre, dass die Vereinbarung über die Art der Ermittelung des Kaufpreises auch im Fall des Eintritts des Enteignungsverfahrens Geltung haben solle. Allein es fehlt nicht nur jeder Anhalt für die Annahme einer solchen Willensübereinstimmung der Parteien, sondern es ist auch nicht einmal eine dahin gehende Behauptung von der Kl. aufgestellt worden, so dass diese Möglichkeit hier völlig ausser Betracht bleiben muss.

Nr. 31. Entsch. des Oberlandesgerichts Zweibrücken.
Vom 12. Dezember 1900.

(Zeitschr. f. deutsch. bürg. Recht u. französ. Civilr. Bd. 32. Heft 3.4. S. 174.)

Eisenbahnfrachtgeschäft. Berechtigung der Eisenbahn zur Zollnachforderung.

Wenn eine Eisenbahnverwaltung, den Bestimmungen des Frachtvertrages nachkommend, eine Waare bei der Einführung in das Zollvereinsgebiet zur Verzollung bringt, nach Ablieferung der Waare aber von der Zollbehörde wegen Zahlung eines erhöhten Zollbetrages in Anspruch genommen und von einem ausländischen Gerichte, vor dem sie Recht nehmen muss, zur Zahlung verurtheilt worden ist, so kann sie von dem inländischen Versender, dem sie von den gegen sie erhobenen Ansprüchen rechtzeitig Kenntnis gegeben hat, Ersatz des Zollbetrages und der Prozesskosten verlangen, ohne dass dieser vor dem inländischen Gerichte zu dem Beweise zuzulassen wäre, dass der erhöhte Zoll mit Unrecht angefordert worden sei.

Nr. 32. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts[1].

6. Civil-Senat. Vom 13. Dezember 1900.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 4/5. S. 31.)

Civ.-Proz.-Ord. § 268. Einwand der Rechtshängigkeit gegen die Klage auf Unfallentschädigung.

Der I. R. hat den Einwand der Rechtshängigkeit deshalb für begründet erachtet, weil die vorliegende Klage auf demselben Klagfundament beruhe wie die früher angestrengte, zur Zeit in der Berufungsinstanz schwebende Klage und weil also der Kl. den erhobenen Anspruch durch Erweiterung des in dem Vorprozess gestellten Antrages in der Berufungsinstanz gemäss §§ 529, 268 der C.P.O. hätte geltend machen müssen. Der B.R. dagegen hat die erwähnte prozesshindernde Einrede mit der Begründung verworfen: das in dem Vorprozesse Entschiedene sei nicht Gegenstand des jetzigen Rechtsstreites, der jetzt erhobene Anspruch sei dem Gegenstande nach ein anderer als der dort geltend gemachte; es liege Identität der Parteien und des thatsächlichen und rechtlichen Klagegrundes vor, aber nicht auch Identität der Streitsache. Der Kl. habe im früheren Prozesse einen Theil des ihm durch den Unfall entstandenen gesammten Schadens eingeklagt und jetzt mache er den anderen Theil geltend, was nach keinem Gesetz verboten, vielmehr allseitig als zulässig erkannt sei. Dieser rechtlichen Beurtheilung des Streitfalles konnte man nicht beipflichten.

Nr. 33. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 14. Dezember 1900.

(Das Recht. 1901. Nr. 2. S. 51.)

§ 1 Reichshaftpfl.-Ges. Voraussetzungen des eigenen Verschuldens, insbesondere bei Ueberschreiten der Gleise einer Strassenbahn.

a) Für die Frage, ob die Haftung des Betriebsunternehmers nach § 1 des Haftpflichtgesetzes wegen eigenen Verschuldens des Verletzten ausgeschlossen ist, kommt es darauf an, ob der Verletzte bei Anwendung der nach den Umständen, insbes. nach der vorhandenen Gefahr, gebotenen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als eine mögliche Folge seines Verhaltens hätte voraussehen können. (Vgl. Entsch. des R.-G. Bd. 13 S. 9 und Bd. 38 S. 134.) Je nach den Umständen, insbes. je nach Anlage der Bahnanlage und der durch die Art des Betriebes bedingten Grösse der Gefahr, kann also die zu beobachtende Sorgfalt eine verschiedene sein. So ist, wenn es sich um eine Eisenbahn handelt, die auf einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Strasse angelegt wurde, das Publikum zu einer grösseren Achtsamkeit auf die kommenden Züge verpflichtet, als es zu derjenigen

[1] Die ausführliche Begründung dieser Entscheidung folgt im nächsten Heft.

Zeit erforderlich war, in der die Eisenbahnzüge nur auf einem besonderen, eingefriedigten Bahnkörper verkehrten.

b) Die Auffassung, nicht in jeder Gefahr bringenden Annäherung an eine solche, auf einer öffentlichen Strasse angelegte Bahn sei unter allen Umständen ein Verschulden zu finden, auch sei dem Publikum nicht zuzumuten, sich jedes Mal bei dem Ueberschreiten der Geleise einer solchen Bahn nach etwa nahenden Zügen umzusehen, enthält einen Rechtsirrtum nicht. In dieser Beziehung kommt in Betracht, dass eine solche Bahnstrecke nicht nur dazu bestimmt ist, dem Bahnbetriebe zu dienen, sondern als Bestandteil der öffentlichen Strasse auch dem Verkehr des Publikums dient. Auch ergiebt sich aus den Bestimmungen der die Verhältnisse der Nebenbahnen regelnden Bahnordnung vom 5. Juli 1892, dass das Publikum bei dem Betriebe derartiger Bahnen von dem nahenden Zuge durch Läuten oder sonstige Signale in Kenntnis gesetzt werden soll.

Nr. 34. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 14. Dezember 1900.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 4/5. S. 40. Ziff. 19.)

Reichshaftpflichtgesetz § I. Das eigene Verschulden des Verletzten muss nach Massgabe der ihm nach den Umständen gebotenen Sorgfalt und Vorsicht beurtheilt werden.

Für die Frage nämlich, ob im einzelnen Falle die Haftung des Betriebsunternehmers wegen eigenen Verschuldens des Verletzten gemäss § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 7. Juni 1871 ausgeschlossen ist, ist massgebend, ob der Verletzte bei Anwendung der nach den Umständen gebotenen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als eine mögliche Folge seines Verhaltens hätte voraussehen können; vergl. Entsch. des R.G. Bd. 13 S. 9 und Bd. 38 S. 134. Es kommt also vor Allem darauf an, ob der Verunglückte das den gegebenen Umständen, insbesondere der vorhandenen Gefahr entsprechende Mass von Sorgfalt und Vorsicht zur Vermeidung des Unfalls angewendet hat. Hiernach ist die von dem Publikum dem Eisenbahnbetrieb gegenüber zu beobachtende Vorsicht, deren Vernachlässigung Seitens eines Verletzten ein Verschulden desselben im Sinne des § 1 cit. begründet, nicht in allen Fällen in gleicher Weise, sondern je nach den Umständen, insbesondere je nach der Beschaffenheit der Bahnanlage und je nach der durch die Art des Betriebs bedingten Grösse der Gefahr verschieden zu bestimmen. Wenn also insbesondere eine Eisenbahn auf einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Strasse angelegt ist, — was nach § 7 Abs. 1 der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892 auf Grund einer Bestimmung der Aufsichts-

behörde zulässig ist, — so ist unbedenklich das eine solche Strasse benützende Publikum zur Achtsamkeit auf die auf derselben fahrenden Eisenbahnzüge verpflichtet, obgleich eine solche Achtsamkeit bei der früher allgemein üblichen Anlage der Eisenbahnen auf einem besondern eingefriedigten Bahnkörper zur Vermeidung von Betriebsunfällen in der Regel nicht erforderlich war. Namentlich bietet das R.H.G. und dessen Entstehungsgeschichte keinen Anhalt für die dem hervorgehobenen Satze des B.U. zu Grunde liegende Annahme, dass der Gesetzgeber bei Aufstellung des Begriffs des eignen Verschuldens das Publikum für alle Zukunft nur zu demjenigen Masse von Vorsicht dem Eisenbahnbetriebe gegenüber habe verpflichten wollen, welches der zur Zeit des Erlasses des Gesetzes üblichen Beschaffenheit der Eisenbahnanlagen und des Betriebs entsprach.

Nr. 35. Entsch. des Obergerichts Schaffhausen.[1])

Vom 15. Dezember 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 4. S. 111.)

Die Bestimmung der Art. 44 Abs. I. Das internationale Uebereinkommen gilt auch für frankirte Sendungen.

Das Obergericht kann der Auffassung der ersten Instanz nicht beipflichten, vielmehr gelangt es dazu, die Voraussetzungen, an welche hier das Erlöschen der Ansprüche aus dem Frachtvertrage geknüpft ist, als erfüllt zu betrachten, wenn nur schlechthin die Thatsachen vorliegen, dass Zahlung geleistet und die Ware angenommen worden ist, ohne Rücksicht darauf, ob die Fracht vor oder nach dem Transport bezahlt worden ist.

Für diese Auffassung spricht vor allem der Wortlaut der in Frage stehenden Bestimmung, die nicht besagt, von wem oder wann die Bezahlung der Frachtgebühren erfolgt sein müsse.

Sie ergibt sich aber auch aus dem Sinne und Geist der Bestimmung selber. Offenbar ist die Bedeutung derselben die, dass die Bahn, die einen Transport übernommen hat, in einem gewissen Zeitpunkte entlastet werden soll, zu welchem Zwecke die Rechtsvermutung der Genehmigung des Transportes bestehen soll, sobald eine gewisse Bedingung erfüllt ist. Diese Bedingung ist die Thatsache der Annahme des Gutes seitens des Adressaten. Neben der Annahme des Gutes ist nun allerdings in Artikel 44, Absatz 1, auch die Zahlung der Frachtgebühren

---

[1]) Dieses Erkenntniss steht mit den Entscheidungen der höchsten Deutschen Gerichtshöfe im Widerspruch (s. Entsch. d. Reichsoberhandelsgerichts Bd. 13 S. 414 und des Reichsgerichts Bd. 25 S. 32); ebenso auch mit der in der Literatur herrschenden Meinung (s. Eger, Internat. Uebereink. S. 704 und Deutsche Eisenbahn-Verkehrs-Ordnung 2. Aufl. S. 565 und die dort aufgeführten Autoren).

erwähnt, allein dies geschieht offenbar nur, weil die Zahlung der Frachtgebühren die Vorbedingung für die Annahme des Gutes ist. Dies ergibt sich deutlich aus Art. 16 des Uebereinkommens. Nach Absatz 1 dieser Bestimmung muss der Adressat die Frachtgebühren entrichten, um den Besitz des Frachtbriefes und das Verfügungsrecht über das Frachtgut zu erlangen. Der Zahlung der Gebühren kann darnach nicht die Bedeutung eines Aktes der Billigung des Transportes zukommen. Diese geschieht vielmehr erst durch die Annahme des Gutes.

Aus diesem Grunde erscheint es als total unwesentlich, von wem die Zahlung der Fracht geleistet worden ist.

Es ist auch in Anbetracht des Zweckes der fraglichen Bestimmung in der That nicht einzusehen, weshalb die erwähnte Rechtsvermutung bei der Frankofracht keine Anwendung finden sollte. Eine Schlechterstellung der Bahn in diesem Falle hätte faktisch keinen Sinn. Unter Umständen würde damit geradezu eine Unbilligkeit geschaffen, so z. B. wenn eine Bahn in gewissen Notstandszeiten für bestimmte Güter ganze oder teilweise Freifracht bewilligt.

Auch vom Standpunkte des Adressaten aus ist kein Grund erfindlich, aus dem sich eine Ausnahme bei der Frankofracht rechtfertigte. Es kann nicht eingewendet werden, der Empfänger sei hier von vorneherein schlechter gestellt, weil die Genehmigung hier nur durch einen Akt, nämlich durch den Empfang des Gutes, manifestiert werden könne, währenddem im andern Falle die Zahlung der Gebühren hinzukomme; denn, wie schon oben ausgeführt, kann diese Handlung überhaupt nicht als ein Akt der Genehmigung aufgefasst werden, da ja der Empfänger erst durch die Zahlungsleistung die Gelegenheit erhält, eine Prüfung des Gutes vorzunehmen. Bevor diese aber erfolgt ist, kann von einer Billigung selbstverständlich keine Rede sein.

Nr. 36. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 18. Dezember 1900.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 4/5. S. 45. Ziff. 33.)

Rückerstattung einer auf Grund des § 34 des Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 geleisteten Zahlung.

Der § 165 Thl. I Tit. 16 des A.L.R. schreibt vor, dass durch eine ohne schriftlichen Vorbehalt geleistete Zahlung in der Regel die Einwendungen verloren gehen, welche der Zahlende dem anderen hätte entgegensetzen können. Daraus ist mit Foerster-Eccius, 7. Aufl., Bd. I S. 563, zu folgern, dass, wenn besondere Umstände vorliegen, auch eine ohne Vorbehalt geforderte Zahlung als Zahlung einer Nichtschuld zurückgefordert werden kann. Solche Umstände sind nun bei der hier

in Rede stehenden Sachlage darin zu finden, dass, wie im Prozess vom Bekl. nicht bestritten worden, die fragliche Zahlung nur erfolgt ist, um den bei der Behörde gestellten Antrag zu begründen, wegen dringlicher Verhältnisse Beschluss dahin zu erlassen, dass die Enteignung sofort, also vor dem rechtskräftigen Feststehen der Entschädigungssumme, geschehe, in Verbindung damit, dass eben nach dem Gesetze (§ 34) die erstrebte Verfügung nur von Wirksamkeit war, sobald jene Zahlung erfolgte. Die Ausführung des Rkl., dass die fragliche Gesetzesbestimmung neben der Zahlung die Hinterlegung der betreffenden Summe gestatte, trifft nicht zu, da, wie der betreffende Abschnitt des Enteignungsgesetzes in seinem Zusammenhange ergiebt, die Hinterlegung nur in dem hier nicht in Betracht kommenden Falle des § 37 ausreichen würde. Es fällt auch nicht ins Gewicht, wie die Revision ferner meint, dass vorliegend, wie behauptet wird, es an einer Veranlassung gemangelt, den in Rede stehenden Antrag aus § 34 des Enteignungsgesetzes zu stellen, da der Kl. auch zuvor nicht behindert gewesen, die fragliche Chausseestrecke zu benutzen. Es steht eben dadurch, dass dem Antrage stattgegeben, in welcher Richtung nur das Ermessen der angerufenen Behörde entscheidet, fest, dass die Veranlassung vorlag. Diese Erwägungen ergeben, dass dem hier zu beurtheilenden Anspruch auf Rückerstattung einer Zahlung der citirte § 165 nicht entgegen steht, wie solches auch schon vom L.G. angenommen ist.

Nr. 37. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 29. Dezember 1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 60. S. 1435.)

Begriff der „Eisenbahnbauten“, welche die Bewilligung der Baubehörden nicht erfordern.

Die Bauordnung für das Königreich Böhmen vom 8. Jänner 1889, L.-G.-Bl. Nr. 5, bestimmt im § 27, Alinea 2, dass jene Bauführungen der Eisenbahn-Verwaltungen, für welche die diesbezüglichen Pläne von der Staatsverwaltung genehmigt sind, die Bewilligung der Baubehörde nicht erfordern; § 45 lautet dahin, dass bei Bauführungen auf Eisenbahn-Grundstücken die hierüber bestehenden besonderen Vorschriften zu beachten sind, und der § 134 bestimmte ebenso, dass bei Bauten der Eisenbahn-Verwaltungen die hiefür bestehenden besonderen Bestimmungen massgebend sind.

Alle diese Bestimmungen gehen dahin, dass die eben erwähnten Bauführungen von der Competenz der in der Bauordnung bezeichneten Baubehörden ausgeschlossen und nach den hierüber bestehenden besonderen Vorschriften zu behandeln sind, und es sind daher diese be-

sonderen Vorschriften für die Beurtheilung der Frage, ob zur Prüfung der vorliegenden Projecte die Baubehörden oder aber das Eisenbahnministerium berufen erscheinen, zur Grundlage zu nehmen.

Aus den Bestimmungen der §§ 2, 6, 9 und 10, lit. a), des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sowie aus den Bestimmungen der §§ 4, 15, 16, 17, Absatz 4, 19 und 25 der Ministerialverordnung vom 25. Jänner 1879, R.-G.-Bl. Nr. 19, geht hervor, dass Eisenbahnbauten als ein Ganzes aufzufassen sind, und dass die Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit der Anlagen und Bauausführungen bei Eisenbahnen mit Ausschluss eines jeden Instanzenzuges dem Ministerium zusteht.

Als Eisenbahnbauten werden nun sicher alle jene Bauausführungen zu bezeichnen sein, welche die Herstellung der Eisenbahn selbst, sowie der zum Eisenbahnbetriebe erforderlichen Gebäude (Stationsgebäude, Wächterhäuser, Magazine etc.) innerhalb des dem Betriebe dienenden Rayons betreffen; es werden sich aber als derlei Bauten auch solche Bauausführungen darstellen, welche, ohne Betriebszwecken der Eisenbahn zu dienen, „auf einer Bahn", also auf Bahngrund, errichtet werden sollen, weil es sich bei einer solchen Bauausführung, mag dieselbe welchen Zwecken immer dienen, um die Rückwirkung derselben auf die Bahn, den Bahnbetrieb handelt, und wird bei allen solchen Bauausführungen die Competenz des Eisenbahnministeriums gegeben sein.

Für Bauten ausserhalb einer Bahn und nicht auf Grundstücken, welche zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen haben (§ 2 des Gesetzes vom 19. Mai 1874, R.-G.-Bl. Nr. 70), wird jedoch diese Competenz nicht vorhanden sein, da sie nur in der Eigenart des Bahnbetriebes und der hiebei wahrzunehmenden öffentlichen Interessen ihre Begründung findet.

Dass das hier in Betracht kommende Grundstück ein solches ist, welches zum Betriebe der Eisenbahn zu dienen hätte, wird nicht behauptet, und es kann der Umstand, dass dasselbe von der Eisenbahnverwaltung angekauft, und wenn auch nicht zu Betriebszwecken, so doch zu anderen mit der Eisenbahnunternehmung verbundenen Zwecken verwendet werden soll, nicht dazu dienen, dieses Grundstück als ein Eisenbahngrundstück in oben dargelegtem Sinne zu qualificiren.

Nicht der subjective Gesichtspunkt des Eigenthumsverhältnisses, beziehungsweise der Zugehörigkeit zu einem privilegirten Rechtssubjecte, sondern der sachliche Gesichtspunkt der Bauausführung „auf Eisen-Bahngrund", beziehungsweise für unmittelbare Betriebszwecke, ist für die Exemption von der sonst durch die Bauordnung normirten Competenz massgebend.

Nr. 38. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 3. Januar 1901.

Für die Zulassung einer Eisenbahn als Kleinbahn giebt zwar § 1 des Preuss. Kleinbahnges. v. 28. Juli 1892 eine gewisse Direktive, aber keine unbedingt massgebende Vorschrift. Vielmehr haben die zuständigen Behörden zu prüfen, ob die Bahn für den allgemeinen Verkehr von nur geringer Bedeutung ist und daher dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 nicht unterliegt, und hiernach Entscheidung zu treffen.

Das Gesetz vom 28. Juli 1892 über Kleinbahnen enthält keine bestimmte Vorschriften darüber, wann die Herstellung und der Betrieb einer Eisenbahn als Kleinbahn erfolgen darf. Es ist im § 1 des Gesetzes nur ausgesprochen, dass Kleinbahnen die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen sind, welche wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Verkehr dem Gesetze über die Eisenbahnunternehmungen vom 3. März 1838 nicht unterliegen, insbesondere der Regel nach solche Bahnen, welche hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirks oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, welche nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Wie die Motive zu dem Entwurfe des Gesetzes und die Verhandlungen der Kommission des Herrenhauses und des Abgeordnetenhauses ergeben, hat man den Versuch gemacht, den Begriff der Kleinbahn positiv näher festzustellen, ist aber zu der Ueberzeugung gelangt, dass dies nicht ausführbar sei. Die erwähnte Vorschrift des § 1 Abs. 2 des Gesetzes giebt der Behörde wohl eine gewisse Direktive. Sie ist aber nicht unbedingt massgebend, da selbst die dort bezeichneten Bahnen nur „in der Regel“ als Kleinbahnen gelten sollen, die entscheidende Behörde mithin immer noch zu prüfen hat, ob die betreffende Bahn von geringer Bedeutung für den allgemeinen Verkehr ist und deshalb den Vorschriften des Gesetzes vom 3. November 1838 nicht unterliegt. Aus dem Gesetze konnte Kl. hiernach nicht ersehen, ob die in Aussicht genommene Bahn als Kleinbahn hergestellt und betrieben werden durfte, wie auch Bekl. bei Ausstellung des Reverses vom 23. Oktober 1893 die Anlage der Kleinbahn offenbar für zulässig hielt. Diejenige Behörde, welche die Genehmigung zur Herstellung und zum Betriebe einer Kleinbahn zu ertheilen hat, hat damit auch darüber zu entscheiden, ob die Bahn zu den im § 1 des citirten Gesetzes bezeichneten zu rechnen ist. Erst, wenn diese Behörde Bedenken hat, hat auf Anrufen der Betheiligten hierüber das Staatsministerium zu entscheiden. § 1 Abs. 3, § 2 des Gesetzes; Eger, Kleinbahngesetz S. 31, 32; Gleim desgleichen Note 6 zu § 1. Die Entscheidung stand also nach § 3 des Gesetzes im vorliegenden Falle dem Regierungspräsidenten von Oppeln zu. An diesen hatte sich der Kl. schon vor Ausstellung des

Reverses vom 23. Oktober 1893 gewendet und am 1. Februar 1893 den Bescheid erhalten, dass der Regierungspräsident dem Antrage des Kl. auf Erbauung der Kleinbahnlinie, der auch in technischer Beziehung noch durch andere Unterlagen unterstützt werden müsse, erst näher treten würde, wenn die Finanzirung des Unternehmens nachgewiesen wäre. Ein Zweifel darüber, ob die Bahn überhaupt als Kleinbahn werde zugelassen werden, ist in diesem Schreiben nicht angeregt. Unter diesen Umständen konnte das B.G. ohne Rechtsirrthum annehmen, dass dem Kl. kein Verschulden zur Last fällt, wenn er sich vor Anfertigung der Vorarbeiten nicht Gewissheit darüber verschafft hat, dass die Bahn als Kleinbahn werde genehmigt werden.

Nr. 39. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 7. Januar 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 8/11. S. 84. Ziff. 18.)

Reichshaftpflichtgesetz § I. Auch bei Unfällen, die sich auf dem Bahnkörper (Sturz beim Ueberschreiten des Bahnsteigs) ereignen, ist für die Anwendung des § I der Zusammenhang mit den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebs erforderlich.

Das angezogene Gesetz bezwecke, nur gegen solche Gefahren Schutz zu gewähren, die dem Eisenbahnbetriebe vor anderen Transportarten eigenthümlich seien, und setze daher voraus, dass sich der Unfall „beim Betriebe einer Eisenbahn" zugetragen habe. Dazu gehöre, dass die Verletzung bei der Vorbereitung, Durchführung oder dem Abschlusse des Betriebes eingetreten sei und nach den Umständen wenigstens ein mittelbarer Zusammenhang des Unfalls mit der dem Eisenbahnbetrieb besonderen Gefährlichkeit sich als möglich darstelle. Hieran fehle es im vorliegenden Falle, wo der Kl. nach Verlassen des Zugs beim Ueberschreiten des Bahnsteigs verunglückt sei. Der Zusammenhang zwischen dem Unfalle und dem Bahnbetrieb sei hier ein rein zufälliger und örtlicher und der Unfall hätte an sich betrachtet unter sonst gleichen Verhältnissen den Kl. ebensowohl beim Ueberschreiten jeder öffentlichen Strasse treffen können. Es hätte daher der Kl., um zur Anwendung des Haftpflichtgesetzes zu gelangen, besondere, den Sturz ursächlich beeinflussende und aus der Gefährlichkeit des Bahnbetriebs sich ergebende Umstände nachweisen müssen. Dieser Nachweis, insbesondere der der Behauptung, dass der Sturz des Kl. durch ein starkes, durch die Eile und den Verkehr bewirktes Gedränge herbeigeführt worden sei, sei nicht erbracht. Diese Ausführungen lassen einen Rechtsirrthum nicht erkennen; sie entsprechen der ständigen Rechtsprechung des R.O.H.G. und des R.G.

Nr. 40. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 8. Januar 1901.

§ 30 Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Für den Richter ist der im Enteignungsverfahren festgesetzte Entschädigungsfeststellungsbeschluss und das Sachverständigengutachten in diesem weder massgebend, noch ist er gehalten, dies als Grundlage seiner Entscheidung anzusehen.

Die Revision glaubt das Verfahren des B.R. damit bekämpfen zu können, dass sie den Grundsatz aufstellt, wenn im Enteignungsverfahren der Rechtsweg beschritten werde, so bildeten die Grundlage für das gerichtliche Verfahren bezüglich der Entschädigung der Entschädigungsfestsetzungsbeschluss der Verwaltungsbehörde sowie die für diesen massgebend gewesenen Gutachten der in jenem Verfahren gehörten Sachverständigen; der Richter dürfe von jener Grundlage nur insoweit abweichen, als er diese Abweichungen, namentlich auch von den Schätzungsergebnissen jener Sachverständigen, besonders zu begründen in der Lage sei. Dieser Grundsatz — so führt die Revision weiter aus — sei hier verletzt. Diese Beschwerde zerfällt damit, dass der von der Revision aufgestellte Grundsatz in Wirklichkeit nicht existirt. Wenn im Enteignungsverfahren der Rechtsweg beschritten wird, so hat der Richter innerhalb der Parteianträge nach seinem Ermessen über die Entschädigung auf Grund der von ihm etwa bewirkten Beweisaufnahme zu erkennen. Eine Verbindlichkeit, den Entschädigungsbeschluss des Bezirksausschusses und die Gutachten der im Verwaltungsverfahren gehörten Sachverständigen als die Grundlage für seine Entscheidung anzusehen und sich, im Falle er davon abweichen will, in besonderer Begründung damit auseinanderzusetzen, besteht für den Richter nicht. Daher war auch im gegenwärtigen Falle der B.R. nicht verpflichtet, die Gutachten der im Verwaltungsverfahren vernommenen Sachverständigen zu berücksichtigen.

Nr. 41. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 8. Januar 1901.

Für die Sicherung und Beleuchtung von Privatwegen hat der Eigenthümer zu sorgen und zu haften, wenn er deren Benützung dem Publikum gestattet, daher auch der Eisenbahnfiskus für die Laufstege einer Eisenbahnbrücke, die er dem allgemeinen Verkehr überlassen hat.

Richtig ist zwar, dass für die Sicherung der öffentlichen Wege, insbesondere für die dazu nöthige Beleuchtung, öffentliche Organe und regelmässig die Gemeinden innerhalb des Gemeindebezirks zu sorgen haben, auch dann, wenn der Grund und Boden, über welchen der öffent-

liche Weg führt, im Privateigenthum steht. Das setzt aber voraus, dass der Weg als ein öffentlicher von der zuständigen Verwaltungsbehörde anerkannt oder übernommen und damit den Vorschriften über öffentliche Wege unterworfen ist. Ein Grundeigenthümer kann nicht einen von ihm angelegten Weg dadurch, dass er die allgemeine Benutzung gestattet, derart zu einem öffentlichen machen, dass die Gemeinde für die Sicherung und Beleuchtung zu sorgen und zu haften hat. Dass aber im vorliegenden Fall die Laufstege als öffentliche Wege anerkannt oder übernommen worden seien, ist nicht behauptet. Aus dem Vorstehenden folgt allerdings nicht, dass der Grundeigenthümer allgemein die Pflicht hat, auf Wegen, deren Benützung er bestimmten Dritten oder auch dem allgemeinen Publikum gestattet, die zur Sicherung der Passanten bei Tage und bei Nacht erforderlichen Vorkehrungen zu treffen, insbesondere sie zur Nachtzeit zu beleuchten. Es wird vielmehr diese Pflicht im Einzelfalle davon abhängen, inwieweit der Eigenthümer durch die von ihm getroffenen Einrichtungen und das Mass des gestatteten Verkehrs zu erkennen gegeben, bezw. das Publikum zu der Annahme veranlasst hat, dass ein einem öffentlichen Verkehrsweg gleichstehender, bei Tag und bei Nacht genügende Sicherheit bietender Weg hergestellt und eröffnet sei. Ist der Eigenthümer in dieser Weise vorgegangen, so hat er gleichwie die öffentlichen Organe bei den von ihnen übernommenen und anerkannten öffentlichen Wegen dafür Sorge zu tragen, dass der Weg in einem ordnungsmässigen, die Sicherheit des passirenden Publikums nicht gefährdenden Zustande sich befindet. Im vorliegenden Fall hat nun der Bekl. in äusserst verkehrsreicher Gegend, in welcher nur ganz wenige Brücken den Verkehr vermitteln, über seinen eigenen Bedarf hinaus die Laufstege hergestellt, sie mit den übrigen öffentlichen Wegen durch Treppenaufgänge, die, wie der Bekl. selbst durch Anbringen der Laternen anerkannt hat, bei Nacht nicht ungefährlich sind, verbunden und sie dem unbeschränkten allgemeinen Verkehr, wie andere Ortswege überlassen. Es hat auch seit langer Zeit das Publikum in ausgedehntestem Masse die Stege bei Tag und bei Nacht benützt und hat auch die Anbringung der Laternen dazu beigetragen, die Annahme des Publikums, dass es sich um einen verkehrssicheren Weg handle, zu rechtfertigen. Unter diesen Umständen hat der Bekl. für die Sicherheit des Publikums, insbesondere für eine ausreichend gesicherte Beleuchtung der gefährlichen Stellen, wie der Treppenaufgänge, zu sorgen. Es entspricht dies den auf Grund der lex Aquilia ausgebildeten Rechtsgrundsätzen.

Nr. 42. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
2. Civil-Senat. Vom 11. Januar 1901.
(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 8/11. S. 93. Ziff. 41.)

§ 8 Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Im Falle einer gesetzlichen Baubeschränkung, wie die nach § 1 des Deichgesetzes vorgesehene behördliche Genehmigung für Bauten im Inundationsgebiete, kann eine Entschädigung nicht beansprucht werden. Denn die blosse Möglichkeit, dass die Bauerlaubniss ertheilt werden könne, verleiht dem qu. Grundstücke nicht die Bauplatzeigenschaft.

Die Kl. hatten ein Grundstück erworben, dessen Erhöhung, weil es im Inundationsgebiet liegt, soweit dieselbe die Ausbreitung des aus den Ufern des Flusses tretenden Wassers behindert, nach § 1 des Gesetzes über das Deichwesen vom 28. Januar 1848 und § 96[1] des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 nur mit Genehmigung des Bezirksausschusses erfolgen darf. Danach besteht bezüglich solcher, im Inundationsgebiet gelegener Grundstücke keine absolute Eigenthumsbeschränkung, sondern nur das Erforderniss der Genehmigung der die Verbreitung der überfliessenden Wasser hindernden Erhöhungen Seitens der Verwaltungsbehörden. Daraus folgt, dass die einmal erfolgte Versagung der Genehmigung rechtlich keine endgültige ist, dass vielmehr die Verwaltungsbehörden jederzeit eine andere Entscheidung treffen können. Die im einzelnen Falle erfolgende Versagung hat daher nicht die Folge, dass durch dieselbe das Grundstück mit der Beschränkung endgültig belastet wird, und es ist nicht richtig, dass die Kl. das Grundstück von ihren Rechtsvorgängern rechtlich anders überkommen hätten, als diese dasselbe ihrerseits erworben hatten. Gleichwohl kann der Anspruch der Kl. auf Berücksichtigung eines Entschädigungsanspruchs gegen den Fiskus bei Festsetzung der Entschädigung für die Enteignung aus einem anderen Grunde als gerechtfertigt nicht erachtet werden. Es kann nämlich nicht anerkannt werden, dass ein solcher Entschädigungsanspruch bei Versagung der Genehmigung auf Grund des § 1 des Deichgesetzes überhaupt bestehe. Zunächst ist mit Rücksicht auf den Zweck des Gesetzes anzunehmen, dass unter der Erhöhung der Erdoberfläche im Sinne des § 1 cit. auch die Errichtung von Bauwerken insbesondere von massiven Gebäuden zu verstehen ist. Das in Frage stehende Erforderniss der behördlichen Genehmigung zur Erhöhung und folgeweise Bebauung der im Inundationsgebiet gelegenen Grundstücke bildet nun eine gesetzliche Eigenthumsbeschränkung, welche allgemein alle in der bezeichneten Lage befindlichen Grundstücke trifft. Sofern die Genehmigung zur Erhöhung bezw. Bebauung nicht ertheilt wird, hat der Eigenthümer kein Bebauungsrecht, und die Versagung der Genehmigung

ist daher kein Eingriff in Privatrechte, für welche nach den gesetzlichen Bestimmungen über die Aufopferung der Rechte und Pflichten des Einzelnen im Interesse des Allgemeinen Entschädigung gewährt werden muss. Die Eigenthümer der im Inundationsgebiet gelegenen Grundstücke haben nicht das unbedingte Bebauungsrecht. Die Versagung der Bauerlaubniss hat daher nicht die Aufopferung eines Rechtes oder eines dem Eigenthümer zustehenden Vortheils zur Folge. Zerfällt hiernach der eventuelle Entschädigungsanspruch gegen den Fiskus, so ist ein solcher selbstredend mit Recht bei der Enteignungsentschädigung ausser Betracht gelassen worden. Dass aber bei der Festsetzung des Entschädigungswerthes des enteigneten Grundstücks durch die Sachverständigen und die Vorinstanzen die Möglichkeit, dass doch noch einmal die Bauerlaubniss hätte ertheilt werden können, nicht berücksichtigt wurde, ist nicht zu beanstanden, weil, um ein Grundstück als Bauplatz bewerthen zu können, feststehen muss, dass dasselbe als solches verwerthet werden kann; und dass das nicht der Fall war, ist auf Grund der vorliegenden Bauverbote einwandfrei festgestellt worden.

Nr. 43. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts. Vom 17. Januar 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. Jahrg. II. Heft 6. S. 168.)

Durch eine gelegentliche ganz vorübergehende Aushilfe zu gunsten eines räumlich eng verbundenen anderen Betriebs (Zechenbetriebs) desselben Unternehmers wird ein Uebertritt seines Personals aus dem Betriebe, in welchem es sonst beschäftigt ist (Hütten- und Eisenbahnbetrieb) nicht herbeigeführt.

Ob die zur Versendung nach dem Uebergabegeleise für die Staatsbahnen gelangenden Kohlen, wie es nach der Mitteilung des Hörder Bergwerks- und Hüttenvereins vom 17. August 1900 den Anschein haben könnte, lediglich an dessen Hochofenwerk im Dortmunderfeld gehen, also von dessen eigenen Werken verbraucht werden, oder ob sie anderweit Verwendung finden, kann dahingestellt bleiben. Denn selbst in dem letzteren Falle erfolgt die Kohlenbeförderung auf der zwischen den Zechen und dem Hüttenwerke belegenen Eisenbahn im weitaus überwiegenden Umfange im Interesse des Hüttenbetriebes, und diesem, nicht aber dem Zechenbetriebe ist daher an sich der hier in Frage kommende Eisenbahnbetrieb als Nebenbetrieb zuzurechnen.

Nun schliesst das allerdings nicht aus, dass bei einzelnen bestimmten Fahrten ein Uebertritt des Fahrpersonals in den Zechenbetrieb nicht stattfinden kann, wenn diese Fahrten erkennbar und ausschliesslich oder doch fast ausschliesslich den Zwecken des Zechenbetriebs dienen — Rekursentscheidung 971, Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungs-

amts 1891 Seite 213 —. Als Regel ist indes schon für das bisherige Recht der Grundsatz anerkannt worden, dass durch eine gelegentliche ganz vorübergehende Aushilfe zu gunsten eines räumlich eng verbundenen andern Betriebes desselben Unternehmers ein Uebertritt seines Personals aus dem Betriebe, in welchem es sonst beschäftigt ist, nicht herbeigeführt wird. Die Anwendung dieses Grundsatzes auf den vorliegenden Fall ist gerechtfertigt. Denn der Transport der angeworbenen Bergarbeiter nach der Zeche bildet eine ganz vorübergehende Aushilfsleistung des Bahn-, beziehungsweise Hüttenbetriebes für den Zechenbetrieb. Dieser Auffassung entspricht die Angabe des Hörder Bergwerks- und Hüttenvereins vom 9. April 1900, nach welcher der Kläger, abgesehen von dem in Frage stehenden Bergarbeitertransport, im Bergwerksbetriebe des Vereins nicht verwendet, sondern seit dem 23. Februar 1887 ständig für die Hüttenwerke des Vereins als Lokomotivführer thätig gewesen ist.

Hiernach ist schon auf Grund des bisherigen Rechts die Entschädigung für die Folgen des vom Kläger am 9. Februar 1900 erlittenen Unfalls nicht von der Knappschafts-Berufsgenossenschaft, sondern von der Rheinisch-Westfälischen Hütten- und Walzwerks-Berufsgenossenschaft zu leisten, bei welcher übrigens auch, wie anzunehmen ist, der Lohn des Klägers nachgewiesen ist. Zu demselben Ergebnis würden die Bestimmungen des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900, insbesondere § 28 Absatz 4, führen, wenn insoweit dieses Gesetz, was dahingestellt bleiben kann, auf den vorliegenden Fall zur Anwendung zu bringen wäre.

Nr. 44. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 21. Januar 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 12/15. S. 127. Ziff. 23.)

Strf.-Ges.-B. § 367 Nr. 12 erfordert nur die nach den Umständen und vernünftigem Ermessen bei Verdeckung und Verwahrung von Oeffnungen erforderlichen Sicherheitsmassregeln.

Das im § 367 Nr. 12 des Strafgesetzbuchs aufgestellte Gebot der Verdeckung und Verwahrung von Oeffnungen giebt allerdings keine absolut bestimmte, für jeden Fall unmittelbar anwendbare Norm bezüglich der zu treffenden Vorkehrungen, trägt vielmehr schon dem Wortlaut nach einen relativen Massstab in sich, dessen Abgrenzung in den vernünftigen Anforderungen des Verkehrslebens zu suchen ist. Im Sinne der genannten Gesetzesbestimmung liegt nicht die Herstellung einer, jede überhaupt denkbare Gefahr absolut ausschliessenden Sicherheit. Aber das B.G. hat dies auch nicht verkannt; das Urtheil bemerkt vielmehr: jene Gesetzesvorschrift fordere die Anwendung solcher

Sicherungsmassregeln, welche im einzelnen Fall der Natur der Sache und den Umständen nach bei vernünftigem Ermessen als nothwendig zu erachten sind.

Nr. 45. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 23. Januar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 56. S. 1315.)

Einmündung von Lokalbahnen in das Netz von Hauptbahnen.

I. Die Frage, ob eine Localbahn in das Netz einer anderen (Haupt-) Bahn einmünde, lässt sich nur an der Hand der einschlägigen Bestimmungen der Concessionsurkunde der betreffenden Localbahn lösen, da diese allein über die rechtliche Existenz einer Eisenbahn hinsichtlich ihrer Streckenentwicklung und Verkehrslinie Aufschluss geben.

II. Eine Localbahn, welche concessionsmässig ihren Endpunkt in einer Station der anschliessenden Hauptbahn findet, ist als in das Netz dieser Hauptbahn einmündend auch dann anzusehen und zu behandeln, wenn die betreffende Localbahn im Zuge der Entwicklung ihrer Verkehrslinie eine dritte in dieselbe Anschlussstation einmündende Eisenbahn mitbenützt.

Nr. 46. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 23. Januar 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 31. S. 386.)

Die Gemeinde ist als Eigenthümerin öffentlicher Strassen nicht verpflichtet, im Interesse der Anlieger Verkehrseinrichtungen z. B. Bahnüberführungen zu widersprechen, von denen ein Schaden für die Anlieger zu befürchten ist.

Die Revision meint, die Stadtgemeinde habe in das servitutarische Recht, welches dem Kläger als Hausbesitzer an der städtischen Strasse zustehe, dadurch eingegriffen, dass sie sich mit der Anlage einer zweiten, dem Hause näher tretenden Bahnüberführung einverstanden erklärte bezw. ihr nicht im Interesse der Anlieger widersprach, und sie meint ferner — was in einem gewissen Zusammenhange hiermit steht, — dass die Stadtgemeinde es auf das Enteignungsverfahren hätte ankommen lassen müssen und dass sie, weil sie dies nicht gethan habe, nun den Anliegern für den Schaden haftbar sei. Nach beiden Richtungen hin ist die Beschwerde unbegründet. Das servitutarische Recht des Anliegers findet, wie das Reichsgericht wiederholt ausgesprochen und namentlich auch in dem Urtheil vom 28. März 1896 (Entsch. in Civils. Bd. 37 S. 256) betont hat, in der Zweckbestimmung der öffentlichen Strasse seine Begrenzung. Es ist dieser Zweckbestimmung untergeordnet und kann sich nur insoweit bethätigen, als es nicht durch sie eingeschränkt oder ausgeschlossen wird. Die Strasse soll vor Allem dem öffentlichen

Verkehr dienen. Sie ist dazu bestimmt, die Einrichtungen aufzunehmen, deren er bedarf, um den Anforderungen zu genügen, die an ihn gestellt werden müssen. Dass diese Einrichtungen mit der Entwickelung des öffentlichen Verkehrs sich verändern, liegt in der Natur der Sache; es kann eine Umgestaltung oder Erweiterung der bereits vorhandenen Verkehrsmittel nothwendig werden, es können auch neue Verkehrserscheinungen ins Leben treten, die neue und bisher unbekannte Einrichtungen erfordern. Allen diesen Veränderungen folgt die öffentliche Strasse vermöge ihrer Zweckbestimmung, und die Gemeinde als Eigenthümerin derselben ist nicht verpflichtet, Widerspruch gegen eine solche Veränderung deshalb zu erheben, weil durch sie die Anlieger geschädigt werden könnten. Darin, dass die beklagte Stadtgemeinde der Anlage der zweiten Bahnüberführung nicht widersprochen oder sie „genehmigt" hat, liegt also kein Eingriff in das servitutarische Recht des Klägers, für welchen ihm die Gemeinde einzustehen hätte. Auch von einer Verletzung des Nachbarrechtes kann keine Rede sein. Die Revision verweist zwar auf das Urtheil des erkennenden Senats vom 28. Februar 1900 (Entsch. in Civils. Bd. 45 S. 297), in welchem anerkannt sei, dass auch der Eigenthümer desjenigen Grundstücks, auf welchem der störende Betrieb stattfindet, haftbar gemacht werden könne; aber damals handelte es sich um nebeneinander gelegene Privatgrundstücke, nicht um das Verhältniss eines Anliegers zur öffentlichen Strasse. Im Uebrigen wird gerade in diesem von der Revision in Bezug genommenen Urtheile hervorgehoben, dass ein besonderer Grund vorliegen muss, wenn neben dem Unternehmer eines Betriebes, durch den benachbarte Grundstücke Schaden erleiden, auch der Eigenthümer des Grundstücks, welcher den Betrieb duldet, haftbar gemacht werden soll; ein solcher besonderer Grund ist im vorliegenden Falle nicht bloss nicht ersichtlich, sondern er wird durch die der Zweckbestimmung der Strasse entsprechende Verwendung derselben geradezu ausgeschlossen.

Mit dem ersten Revisionsangriffe fällt auch der zweite. Wenn die beklagte Stadtgemeinde zu einem Widerspruch im Interesse der Anlieger nicht verpflichtet war, so bestand für sie auch keine Veranlassung, es zum Enteignungsverfahren kommen zu lassen und dessen Ergebniss abzuwarten. Es kann daher unerörtert bleiben, ob die Voraussetzungen für ein solches überhaupt vorgelegen hätten. — Die Revisionsbeschwerde ist zu diesem Punkt aber auch deshalb unbegründet, weil der Kläger dadurch, dass es zu einem Enteignungsverfahren nicht gekommen ist, in der Geltendmachung seiner Rechte dem Fiskus als dem Betriebsunternehmer gegenüber nichts eingebüsst hat. Besteht für ihn ein Entschädigungsanspruch etwa als der eines Servitutberechtigten, der nach

§ 11 des Enteignungsgesetzes im Enteignungsverfahren zu berücksichtigen gewesen wäre oder der nach § 31 das. im Rechtswege verfolgbar ist, so steht seiner Geltendmachung, wie sich aus § 46 desselben Gesetzes ergiebt, der Umstand nicht entgegen, dass ein Enteignungsverfahren nicht stattgefunden hat. Es ist daher nicht ersichtlich, wie sich aus diesem Umstande herleiten lassen soll, dass die beklagte Stadtgemeinde dem Kläger zum Schadensersatz verpflichtet sei.

Nr. 47. Rek.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 28. Januar 1901.

(Archiv f. gewerbl. Rechtspfl. II. Heft 5. S. 134. Ziff. 24.)

Verpflichtung der Verletzten, sich einem von der Berufsgenossenschaft angeordneten Heilverfahren zu unterwerfen. Ueber ihre Pflicht zur Befolgung der ärztlichen Anordnungen und über die Folgen einer Widersetzlichkeit sind sie von der Berufsgenossenschaft vorher zu belehren.

Der Anspruch auf Unfallentschädigung, den der Verletzte somit hat, kann ihm auch nicht wegen seines Verhaltens in der Universitätsklinik Jena abgesprochen werden. Allerdings sind die Verletzten, wie das Reichs-Versicherungsamt anerkannt hat, rechtlich verpflichtet, sich einem von der Berufsgenossenschaft angeordneten Heilverfahren zu unterwerfen, und wenn sie dieser Pflicht nicht genügen, so verlieren sie ihren Anspruch auf Unfallentschädigung, soweit das Heilverfahren zur Herstellung ihrer Arbeitsfähigkeit geführt haben würde (Handbuch der Unfallversicherung Seite 149 f.; vergl. über die neuere Gesetzgebung § 23 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes). Auch kann es nach der Auskunft des Professors Dr. B. und dem Anszug aus der Krankengeschichte keinem Zweifel unterliegen, dass W. sich in der Klinik ungeberdig benommen und die Durchführung des angeordneten Heilverfahrens, eine Ruhe- und Ernährungskur, vereitelt hat, obwohl er weder berechtigt noch befähigt war, die Zweckmässigkeit dieser ärztlichen Massregel in Abrede zu stellen. Sein Verhalten erklärt sich indessen nach dem Gutachten des Bezirksphysikus Dr. L. aus seiner krankhaft gereizten Stimmung, die eine Erscheinung seines nervösen Leidens ist und für die er somit nicht unbedingt verantwortlich gemacht werden kann. Im Uebrigen ist er auch von der Berufsgenossenschaft, soweit die Akten ersehen lassen, über seine Pflicht zur Befolgung der ärztlichen Anordnungen und über die Folgen einer Widersetzlichkeit vorher nicht belehrt worden. Eine solche Belehrung ist aber nach der Rechtsprechung des Reichsversicherungsamts (Rekursentsch. 1216, Amtl. Nachr. des Reichs-Versicherungsamts 1893, Seite 166; vergl. über die neuere Gesetzgebung § 23 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes) die Voraussetzung für eine Entziehung des Anspruchs auf Rente.

Nr. 48. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
6. Civil-Senat. Vom 28. Januar 1901.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 47 S. 211. — Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 16/17. S. 142. Ziff. 11.)

Reichshaftpflichtgesetz §§ 3, 7 Abs. 2. B.G.B § 843. Der verletzten Ehefrau steht in jedem Falle ein Kurkostenanspruch zu, wenngleich der Ehemann unterhaltspflichtig ist und die Kosten ausgelegt hat.

Das Haftpflichtgesetz gewährt im § 3 Nr. 2 (jetzt § 3a) für den Fall einer Körperverletzung dem Verletzten schlechthin den Anspruch auf Ersatz der Heilungskosten. Allerdings bezweckt das Gesetz grundsätzlich nur die Schadloshaltung des durch den Unfall Beschädigten, und dies setzt eine Vermögensbenachtheiligung des Ersatzberechtigten voraus. Aber die vorgenannte Bestimmung des Gesetzes geht davon ohne Weiteres aus, dass dem Verletzten durch die für seine Heilung aufgewendeten Kosten, wie das auch regelmässig zutreffen wird, ein Vermögensnachtheil erwachsen sei. Darum, ob der Verletzte diese Kosten aus eigener Tasche zu bezahlen hat, ob zwischen ihm und einem Dritten eine Verpflichtung zur Bestreitung beziehungsweise zur Ausgleichung der fraglichen Aufwendungen zufolge irgend eines besonderen Rechtsverhältnisses besteht, — kümmert sich das Haftpflichtgesetz nicht. Dasselbe hat namentlich ohne Rücksicht auf die etwa bestehende Unterhaltspflicht eines Dritten die Haftpflicht des Betriebsunternehmers geregelt. Dieser Grundsatz, welcher nunmehr in § 7 Abs. 2 des Haftpflichtgesetzes nach der Fassung des Art. 42 des Einf.-Ges. zum B.G.B. durch die Inbezugnahme des § 843 Abs. 4 des B.G.B. besonders zum Ausdruck gebracht ist, war schon ursprünglich für die Aufstellung einer unbedingten, prinzipalen Haftpflicht der Unternehmer im Bereich jenes Spezialgesetzes massgebend; auch die in § 4 des Gesetzes getroffenen Ausnahmevorschriften liessen das Prinzip unberührt. So wird denn auch durch die gesetzliche Unterhaltspflicht des Ehemannes, welcher nach § 187 des A.L.R. Th. II Tit. 1 die die Ehefrau betreffenden Kurkosten mit unterstellt sind, der Ersatzanspruch der verletzten Ehefrau gegen den haftpflichtigen Unternehmer nicht alterirt. Wenn diese Unterhaltspflicht nicht in gleichem Sinne, wie die Alimentationsverbindlichkeit der Verwandten, nämlich in dem Sinne subsidiär ist, dass sie die Bedürftigkeit der Berechtigten voraussetzen würde, so darf sie doch als eine subsidiäre bezeichnet werden gegenüber der primären Haftung des Unternehmers aus dem Haftpflichtgesetz. Der letztere kann sich gegen den Erstattungsanspruch der verletzten Ehefrau auf § 187 cit. des A.L.R. nicht berufen, auch dann nicht, wenn der Ehemann die Heilungskosten vorläufig aus eigenen Mitteln ausgelegt hat. Die genannte Gesetzesbestimmung betrifft an sich nur das Rechtsverhältniss

zwischen den Ehegatten; dieses interne Verhältniss zwischen Dritten berührt die Erstattungspflicht des Eisenbahn- etc. Unternehmers gegenüber der Verletzten nicht. Insoweit konnten die in dem Urtheil des R.G. vom 11. Februar 1890, Entsch. Bd. 25 S. 49 ff. ausgesprochenen Grundsätze, wenngleich es sich im vorliegenden Fall um die Unterhaltspflicht von Ascendenten handelte, immerhin auch für den gegenwärtigen Fall verwerthet werden. Es ist hiernach die klagende Ehefrau mit Recht als Gläubigerin des Erstattungsanspruches betrachtet worden. Zur Erhebung der gegenwärtigen Klage ist sie, — welches Güterrechtsverhältniss auch zwischen den Eheleuten bestehen mag — auf jeden Fall legitimirt, sofern sie die Klage unstreitig mit Einwilligung des Ehemannes verfolgt.

Nr. 49. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 31. Januar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 63. S. 1517.)

Die Gemeinden sind zur Vertretung und Wahrung einer in ihrem Gebiete befindlichen, blos privaten Communication gesetzlich nicht berufen und haben bei behaupteter Störung einer solchen Communication durch einen Eisenbahnbau nicht die Legitimation zur Beschwerdeführung.

Die Stadtgemeinde Prag hat die Thatsache, dass der in Frage stehende, durch die Erweiterung des Bahnkörpers einzunehmende Zwischenraum kein öffentlicher Weg sei, und dass der Staatsbahnverwaltung ein Privatrecht auf dieses Grundstück zusteht, weder im Administrativverfahren, noch auch in der an den Verwaltungsgerichtshof erhobenen Beschwerde bestritten. Der Gerichtshof musste daher gemäss § 6 des Gesetzes vom 22. October 1875, R.-G.-Bl. Nr. 36 ex 1876, diesen Thatbestand seiner Entscheidung umsomehr zugrunde legen, als die gegentheiligen Ausführungen des Vertreters der Beschwerde bei der öffentlichen mündlichen Verhandlung mit den bei der politischen Begehungscommission vorgelegenen und seitens der beschwerdeführenden Gemeinde unbeanständet gebliebenen Situationsplänen im Widerspruche stehen.

Wenn sich aber die schriftliche Beschwerde der Stadtgemeinde Prag lediglich auf die Behauptung beschränkt, dass die Verpflichtung der Eisenbahnen im Sinne des citirten § 10 lit. c), sich auch auf Privatcommunicationen beziehe, so hatte der Verwaltungsgerichtshof keinen Anlass, auf die Untersuchung dieser Einwendung einzugehen, weil die Gemeinde zur Vertretung und Wahrung einer in ihrem Gebiete befindlichen blos privaten Communication gesetzlich nicht berufen ist, und mithin auch die Stadtgemeinde Prag zu einer hiergerichtlichen Beschwerdeführung in einer solchen, ihre Rechte nicht berührenden An-

gelegenheit selbst dann nicht legitimirt wäre, wenn zwischen dem Hause N. C. 79/VI und dem Bahnkörper ein Privatweg bestanden hätte.

Nr. 50. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 4. Februar 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 18/21. S. 170. Ziff. 28.)

Über den Begriff öffentlicher Strassen und Wege und die Pflicht, den mangelhaften Zustand derselben zu vertreten.

Es kommt aber auch darauf, wer die Strasse zur Zeit des Unfalls herstellte, für die Entscheidung des Rechtsstreits überhaupt nichts an, sondern lediglich darauf, ob die Strasse damals bereits eine öffentliche war. War dies nicht der Fall, so lag eine Verpflichtung der Bekl., die allerdings dafür zu sorgen hat, dass die in ihrem Bezirk liegenden öffentlichen Strassen ohne Gefahr zu passiren sind, zur Unterhaltung der Barbarastrasse überhaupt nicht vor; vor der Freigabe zum öffentlichen Verkehr durfte ein Dritter nicht beanspruchen, dass die Strasse sich in ordnungsmässigem Zustand befand, und wenn er sie beging, that er es auf seine Gefahr. Der Klageanspruch ist auch nicht darauf gestützt, dass die Bekl. den Ausbau der Strasse übernommen habe, sondern darauf, dass sie dem öffentlichen Verkehr übergeben worden sei. Das B.G. hätte daher durch Ausübung des Fragrechts nach § 139 der C.P.O. diese Behauptung durch Thatsachen begründen lassen sollen. Das R.G. hat im Einklang mit dem Königlich Preussischen Oberverwaltungsgericht wiederholt ausgesprochen, dass es für die Oeffentlichkeit eines Wegs gleichgiltig ist, in wessen Eigenthume das Wegeareal steht, auch gleichgiltig, ob der Weg von demjenigen, der ihn angelegt hat, dem im Allgemeinen zur Erhaltung öffentlicher Wege verpflichteten Verband ausdrücklich übergeben oder von diesem Verband ausdrücklich übernommen worden ist und ob eine ausdrückliche Anordnung der zuständigen Behörde ergangen ist, durch die der Weg für den öffentlichen Verkehr in Anspruch genommen wird, dass vielmehr die Widmung eines Wegs für den öffentlichen Verkehr auch dann anzunehmen ist, wenn die rechtlich Betheiligten — nämlich die zuständige Behörde, der Eigenthümer und der zur Unterhaltung der öffentlichen Wege Verpflichtete — selbst nur stillschweigend ihr Einverständniss damit zu erkennen gegeben haben, dass der Weg vom Publikum als öffentlicher benutzt werde. (Entsch. des R.G. in der Juristischen Wochenschrift 1896 S. 89[102], in Gruchot's Beiträgen 40 S. 1173, 42 S. 724, des O.V.G. 5 S. 236, 25 S. 212, 27 S. 401; vergl. auch Germershausen, das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preussen, 2. Auflage S. 44 ff., 458). Ob dieses Einverständnis vorhanden ist, ist nach den

Umständen des einzelnen Falls zu beurtheilen (vergl. über die einschlagenden Gesichtspunkte Germershausen l. c. S. 6 ff.); hier genügt es, darauf hinzuweisen, dass, wie einerseits auch eine Strasse, die noch nicht völlig fertiggestellt ist, die Eigenschaft einer öffentlichen erlangen kann (Entsch. des Oberverwaltungsgerichts 20 S. 225, Germershausen l. c. S. 15 sub 6), doch andererseits jener Umstand gegen die Oeffentlichkeit sprechen kann und dass daher in einem solchen Falle die Widmung des Wegs für den öffentlichen Verkehr in besonders klarer Weise dargethan werden muss (angez. Entsch. Bd. 27 S. 402); dass es ferner für den Begriff der Oeffentlichkeit eines Wegs nicht von ausschlaggebender Bedeutung ist, dass daran Häuser errichtet sind und ein Zugang zu diesen eingeräumt ist (angez. Entsch. Bd. 24 S. 381, Germershausen l. c.), wennschon dies bei Prüfung der Absicht der Betheiligten zu berücksichtigen ist (Entsch. des R.G. in der Juristischen Wochenschrift 1896 S. 89[102]); dass endlich ein Weg dadurch allein, dass er seit langer Zeit von Jedermann frei, offen und ungehindert benutzt worden ist, noch nicht die Eigenschaft eines öffentlichen erlangt (Entsch. des R.G. in Gruchot, Beiträge 40 S. 1173). Besonders nach diesen Richtungen wird bei der künftigen Verhandlung und Entscheidung zu prüfen sein, ob die Strasse unter Zustimmung der Betheiligten dem öffentlichen Verkehr übergeben worden ist.

Nr. 51. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
4. Senat. Vom 11. Februar 1901.

(Entsch. O.V.G. Bd. 38. S. 372 ff.)

Wenn zwei an sich dem öffentlichen Rechte nicht widersprechende Anlagen verschiedener Eigenthümer — elektrische Lichtleitung einer Stadt und elektrische Starkstromleitung einer Strassenbahn — durch ihre Wechselwirkung auf einander polizeilich nicht zu duldende Zustände herbeiführen, so hat die Polizeibehörde in der Regel die Wahl, welchem von beiden Eigenthümern sie die Beseitigung des unzulässigen Zustandes aufgeben will.

Dass in K. durch die Beschädigung der Lichtleitungen erhebliche Gefahren für die öffentliche Sicherheit entstehen, ist unbestritten, es lag also der Ortspolizeibehörde ob, für ihre Abstellung Sorge zu tragen. Allerdings ist nun die Behauptung der Klägerin richtig, dass ihre Lichtleitungen, für sich allein betrachtet, keine Gefahren verursachen; dasselbe gilt aber für die Starkstromleitungen der Strassenbahnen und für ihren Betrieb; auch sie bringen, für sich betrachtet, die Gefahren nicht hervor. Diese entstehen hier vielmehr lediglich durch die Nähe der beiden Anlagen und durch die sich daraus ergebende Möglichkeit, dass die an der Starkstromleitung entlang gleitenden Stangen beim Abspringen von der Leitung die Lichtzuführungsdrähte beschädigen. Nur

durch das Nebeneinanderbestehen der beiden Anlagen wird die öffentliche Gefahr verursacht. In solchen Fällen, in welchen zwei Anlagen verschiedener Eigenthümer durch ihre Wechselwirkung auf einander polizeilich nicht zu duldende Zustände herbeiführen, hat die Polizei in der Regel die Wahl, an welchen der beiden Eigenthümer sie sich halten will, um den polizeilich unzulässigen Zustand zu beseitigen. Denn sie ist berechtigt, sich gegen jeden der beiden Eigenthümer zu wenden; entschied sie sich bei ihrer nach verständigem Ermessen zu treffenden Wahl, der Stadt als der Eigenthümerin der einen der beiden Anlagen die erforderlichen Auflagen zu machen, so blieb sie völlig im Rahmen der ihr zustehenden Befugnisse (vergl. Urtheile des Oberverwaltungsgerichts vom 4. April 1891, 8. Oktober 1892, 7. Januar 1893, Bd. XXI S. 416, Bd. XXIII S. 416/417, Bd. XXIV S. 400/401 der Entscheidungen). Die Klägerin ist daher auch in ihren Rechten nicht verletzt, sie kann nicht fordern, dass die Polizei sich gegen den Eigenthümer der anderen Anlage wende.

Eine Abweichung von diesen Grundsätzen könnte nur dann eintreten, wenn die eine der beiden in Betracht kommenden Anlagen schon an und für sich dem öffentlichen Rechte widerspräche und die Gefahren, welche entstehen, wesentlich in deren rechtswidriger Beschaffenheit ihren Grund fänden. Dann würde die Polizei verpflichtet sein, in erster Linie gegen diejenige Anlage, welche das öffentliche Recht verletzt, einzuschreiten, und sie könnte nicht dem Eigenthümer der zweiten, dem öffentlichen Rechte entsprechenden Anlage Auflagen machen, um die aus der rechtswidrigen Beschaffenheit der anderen Anlage entspringenden Gefahren zu beseitigen. Denn alsdann ist die Voraussetzung zur Ausübung des vorher erwähnten Wahlrechts der Polizei nicht gegeben; der polizeiwidrige Zustand ist dann nicht durch das Zusammenwirken zweier an sich rechtmässiger Anlagen, sondern allein durch die rechtswidrige Beschaffenheit der einen verursacht. Aber hier ist von einem solchen Falle nicht die Rede. Es ist nicht ersichtlich, dass etwa die Einrichtung und der Betrieb der Strassenbahnen den von den zuständigen Behörden bei der Genehmigung oder später gestellten Bedingungen und Anforderungen widersprächen. Insbesondere ist offenbar die Anwendung der Trolleystangen bei der Genehmigung des elektrischen Betriebs und bei der Prüfung der Betriebsmittel zugelassen worden, und ebenso entspricht die Höhe der Starkstromleitung der vorgeschriebenen Bedingung, dass kein Theil der Luftleitung weniger als 5,5 m von der Schienenoberkante entfernt sein dürfe. Die Anlagen der Strassenbahn stehen also an sich mit dem öffentlichen Rechte im Einklange. Die Ausführungen der Klägerin gehen auch nur dahin, dass

die Polizei gegen die Strassenbahnen einschreiten solle, weil die Starkstromleitung später angelegt sei, als die Lichtleitung, und weil die Unternehmerin der Strassenbahn den Uebelständen durch einfachere und weniger kostspielige Mittel abhelfen könne. Allein darauf, welche der beiden Anlagen früher hergestellt ist, kann es für jenes Wahlrecht der Polizei nicht ankommen; denn aus der Zeit der Herstellung folgt an sich nichts für oder gegen die Rechtmässigkeit. Deshalb kann auch dahingestellt bleiben, ob nicht bei Herstellung der Beleuchtungsanlage auf die damals bereits veröffentlichte Genehmigung des elektrischen Betriebs der Strassenbahnen hätte Rücksicht genommen werden müssen. Im übrigen richten sich jene Ausführungen der Klägerin lediglich gegen die Art, wie hier die Polizeibehörden das ihnen zustehende Ermessen geübt haben. Solche die Zweckmässigkeit der Anordnung betreffende Angriffe sind aber für die Rechtsmittel der §§ 127 ff. des Landesverwaltungsgesetzes ausgeschlossen.

Dem kann ferner nicht entgegengehalten werden, dass von der Ortspolizei eine Wahl nicht geübt sei, da sie gegen die Unternehmerin der Strassenbahn nicht habe einschreiten dürfen. Wenn, wie hier, zu Anordnungen gegen den Eigenthümer der einen Anlage die Ortspolizei, zu Anordnungen gegen den Eigenthümer der anderen Anlage die Landespolizei (der Regierungspräsident im Einvernehmen mit der Eisenbahndirektion) zuständig ist, so kann das der Polizei zustehende Ermessen nur, wie geschehen, von der übergeordneten Behörde geübt werden, der sich die untergeordnete Behörde zu fügen hat. Dadurch wird die Rechtmässigkeit der von der Ortspolizei erlassenen Anordnung nicht berührt. Auch ihre Anordnung beruht dann auf dem berechtigten und in seiner Zweckmässigkeit nicht angreifbaren Ermessen der einheitlichen Polizeigewalt.

Nr. 52. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 19. Februar 1901.

(Allg. Tar.-Anz. XX. Nr. 12. S. 230.)

Wenn das Gewicht einer Sendung bahnamtlich festgestellt ist, kann sich die Bahn von dem Ersatze für den constatirten Abgang nur befreien, wenn sie auf eine unzweifelhafte Art beweist, dass seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung ein von ihr zu vertretendes Manco nicht stattgefunden hat.

Es ist durch die bahnamtliche Abwage erwiesen, dass in der Aufgabestation 5225 Kg. aufgegeben, während in Wien nur 5180 Kg. dem Empfänger ausgefolgt wurden. Die Bahn haftet demnach gemäss § 75 Betriebsreglement, falls sie nicht den nach § 75 Betriebsreglement, zu ihrer Haftbefreiung erforderlichen Beweis liefert. Diesen Beweis

vermeint die Beklagte durch das Thatbestandsprotokoll erbracht zu haben. Allein diesem Thatbestandsprotokoll mangelt die Beweiskraft, weil entgegen den Bestimmungen des § 71 (3) Betriebsreglement der Verfügungsberechtigte nicht beigezogen wurde. Allerdings trägt das Protokoll vom 28. Dezember 1900 die Unterschrift des Bevollmächtigten des Empfängers. Allein diese Unterschrift hat keine Bedeutung, weil feststeht, dass die Partei, beziehungsweise der Bevollmächtigte den Constatirungen vom 27. Dezember 1900, auf Grund deren das Gutachten abgegeben wurde, nicht beigezogen war, und nicht einmal behauptet wird, dass eine solche Beiziehung nicht möglich war. Ueberdies hat das Gericht mit Rücksicht darauf, dass E. K. den Constatirungen nicht beigewohnt hat, der Aussage desselben Glauben geschenkt, dass derselbe das Protokoll nur deshalb unterschrieben hat, weil ihm gesagt wurde, er solle die Erklärung über den Anspruch auf Schadenersatz unterschreiben. Nachdem E. K. zu dieser Unterschrift durch unrichtige Angabe veranlasst wurde, so erscheint seine diesbezügliche Erklärung gemäss § 875 a. b. G. B. ohne Giltigkeit. Ganz abgesehen aber von dem Gesagten, ergiebt sich aus den constatirten Thatsachen nicht mit Nothwendigkeit, dass eine irrthümliche Abwage die Ursache der Gewichtsdifferenz sei. Es wird allerdings angeführt, dass alle Säcke vollgefüllt sind, jedoch nicht ausdrücklich constatirt, dass die Säcke straff gefüllt sind, so dass eine Entnahme unmöglich erscheint. Es wäre ja nicht ausgeschlossen, dass aus einzelnen Säcken kleinere Quantitäten Bruchmessing herausgenommen wurden, ohne dass in diesen Säcken eine grössere Lücke zu bemerken war.

Nr. 53. Bescheid des Reichsversicherungsamts.

Vom 19. Februar 1901.

(Archiv f. gewerbl. Rechtspfl. Jahrg. II. Heft 5. S. 133. Ziff. 23.)

Ueber die Anwendung der Vorschriften der neuen Unfallversicherungsgesetze auf die Feststellung von Hinterbliebenenrenten.

Für die Festsetzung von Hinterbliebenenrenten der Unfallversicherung sind folgende Fälle zu unterscheiden:

1. Ist der Unfallverletzte an den Folgen des Unfalls erst nach dem 1. Oktober 1900 verstorben, so kommt ausschliesslich das neue Unfallversicherungsgesetz zur Anwendung, da die Entschädigungsansprüche der Hinterbliebenen erst mit dem Tode des Verletzten, also unter der Herrschaft des neuen Gesetzes entstanden sind (§ 25 Abs. 3 des Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, vom 30. Juni 1900).

2. Ist dagegen der Unfallverletzte an den Folgen des Unfalls bereits vor dem 1. Oktober 1900 verstorben, so ist zu unterscheiden, ob die

Hinterbliebenenrenten schon unter der Herrschaft des alten Gesetzes, d. h. noch vor dem 1. Oktober 1900, rechtskräftig festgesetzt worden sind oder nicht. Im ersteren Falle bleibt ausschliesslich das alte Gesetz massgebend, auch wenn sich etwa durch Ausscheiden eines Mitberechtigten die Rentensätze ändern (zu vergleichen Bescheid 1352, Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts 1894 Seite 283). Im anderen Falle ist gemäss § 27 des Gesetzes, betreffend die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, zu verfahren, und demgemäss sind den Hinterbliebenenrenten sowohl der höhere Jahresarbeitsverdienst aus § 10 Absatz 1 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes vom 30. Juni 1900 als auch die höheren Rentensätze aus § 16 ff. a. a. O. zu Grunde zu legen. Dagegen ist eine geteilte Behandlung des nämlichen Entschädigungsanspruchs – teils nach altem Rechte (bezüglich des Jahresarbeitsverdienstes), teils nach neuem Rechte (bezüglich des Satzes der Kinderrente) — gesetzlich nicht zulässig. Die Rechtskraft des dem Verunglückten selbst erteilten Bescheids steht, wie dortseits irrigerweise angenommen wird, dieser Auffassung nicht entgegen, da es sich in den Fällen der vorgetragenen Art einerseits nicht um die Rechtsnachfolger eines ursprünglich Entschädigungsberechtigten, wie etwa in den Fällen des § 8 des Unfallversicherungsgesetzes vom 6. Juli 1884 oder § 76 Absatz 2 des früheren Invaliditäts- und Altersversicherungsgesetzes (jetzt § 113 Absatz 2 des Invalidenversicherungsgesetzes) — zu vergleichen Revisionsentscheidungen 499 und 1356, Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts 1888 Seite 196 und 1894 Seite 292 — sondern um andere Parteien handelt, deren Ansprüche mit dem des Verunglückten nicht identisch sind, und anderseits, weil nach allgemeiner Rechtsregel die Gründe der Entscheidungen — wozu auch die einzelnen Bestandteile der Rentenberechnung gehören — nicht rechtskräftig werden, wie denn auch der Verunglückte selbst unter Umständen die in einem rechtskräftigen Bescheide vorgenommene Berechnung seines Jahresarbeitsverdienstes noch nachträglich anfechten kann (zu vergleichen Rekursentscheidungen 549, 1187, 1188, 1193, 1494, Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts 1888 Seite 281, 1892 Seite 344 und 346, 1896 Seite 243).

Nr. 54. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 22. Februar 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 28/32. S. 265. Ziff. 37.)

§ 1 Preuss. Ges. v. 24. Mai 1861. In Preussen ist den Beamten, mit Ausnahme der Richter, ein klagbarer Anspruch auf Gehaltszulage nicht gegeben. Dient der Klageantrag auf Feststellung des Besoldungsdienstalters nur dazu, um daraus den Anspruch auf Gehaltszulage herzuleiten, so ist der Antrag als nicht vermögensrechtlich unzulässig.

Der im preussischen Staatsdienst als Eisenbahnbetriebssekretär

stehende Kl. hat an erster Stelle beantragt, den beklagten Eisenbahnfiskus zu verurtheilen: 1. an den Kl. 1900 Mark nebst 5 Prozent Zinsen seit 1. April 1899 zu zahlen, 2. anzuerkennen, dass die vom 1. April 1899 ab laufenden Gehaltsbezüge des Kl. unter Zugrundelegung eines vom 5. Juni 1883 zu berechnenden Besoldungsdienstalters festzustellen sind, und diese Anträge darauf gestützt, dass nach dem für die mittleren Beamten der Eisenbahnverwaltung bestehenden System der Dienstaltersstufen und dem ihm als früherem Militäranwärter zukommenden Besoldungsdienstalter früher und in höherem Betrage, als geschehen, Gehaltszulagen ihm hätten gewährt werden müssen. Er fordert mit diesen Anträgen Nachzahlung der Differenz für die Vergangenheit und Feststellung der Verpflichtung des Bekl. für die Zukunft. Da insoweit vermögensrechtliche Ansprüche geltend gemacht werden — und das allein ist entscheidend —, hat das O.L.G., abweichend vom L.G., mit Recht angenommen, dass nach § 1 des preussischen Gesetzes vom 24. Mai 1861 der Rechtsweg zulässig sei; aber es hat zutreffend ausgeführt, dass diese Ansprüche unbegründet sind, weil in Preussen den Beamten, mit Ausnahme der Richter (Entsch. des R.G. Bd. 11 S. 289 flg.) ein klagbarer Anspruch auf Gehaltszulagen nicht gegeben ist, dass vielmehr deren Bewilligung lediglich im Ermessen der zuständigen Verwaltungsbehörden steht, und dass insoweit auch bezüglich der Dienstalterszulagen eine Aenderung nicht getroffen worden ist. Der in der Revision zunächst erhobene Angriff richtet sich auch im Wesentlichen dagegen, dass das B.G. den eventuell gestellten Antrag „anzuerkennen, dass das Besoldungsdienstalter des Kl. vom 5. Juni 1883 an zu berechnen ist" wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges abgewiesen hat. Er geht davon aus, das B.G. stütze seine Entscheidung wesentlich darauf, dass es an einem rechtlichen Interesse an der alsbaldigen Feststellung fehle, und es mag sein, dass durch die Anlehnung der Gründe des B.G. an die des L.G. diese irrige Auffassung veranlasst werden konnte. Jedenfalls ist dieser Grund nicht entscheidend und wohl auch vom B.G. nicht so angesehen worden. Es ist vielmehr davon auszugehen, dass der Rechtsweg nicht für alle Klagen der Beamten gegen den Staat aus ihrem Dienstverhältnisse zulässig ist, sondern nur für vermögensrechtliche Ansprüche. Ein auf Feststellung des Besoldungsdienstalters gerichteter Anspruch ist an sich kein vermögensrechtlicher, für ihn ist daher — falls hier überhaupt von Feststellung eines Rechtsverhältnisses gesprochen werden kann — höchstens dann der Rechtsweg offen, wenn die beantragte Feststellung die nothwendige Vorentscheidung für einen dem Kl. zustehenden vermögensrechtlichen Anspruch bildet oder doch bilden kann. Das würde zwar

dann zutreffen, wenn es sich z. B. um die Feststellung des für die Berechnung des Ruhegehalts massgebenden Dienstalters handelte, aber nicht im vorliegenden Falle, da, was der Kl. nicht bestreitet, das sogenannte Besoldungsdienstalter nur für die Gehaltszulagen Bedeutung hat und hier nur, um diese zu erlangen, festgestellt werden soll. Auf diese Gehaltszulagen steht aber, wie bereits ausgeführt, ein Rechtsanspruch nicht zu, vielmehr sind die auf sie gerichteten Prinzipialanträge zurückgewiesen worden, und für einen davon unabhängigen Feststellungsanspruch ist der Rechtsweg unzulässig.

Nr. 55. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 25. Februar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 45. S. 1069.)

1. Ueber die Frage der Zulässigkeit von Massnahmen, welche nach der Behauptung von Privatinteressenten Belästigungen derselben durch Rauchentwicklung, Bodenerschütterung u. s. w. hervorzubringen vermögen, entscheidet, unbeschadet der Haftpflicht der Bahnunternehmungen nach § 10, lit. b, des Eisenbahn-Concessionsgesetzes, das Eisenbahnministerium nach freiem Ermessen.

2. Einzelnen Gemeindemitgliedern mangelt die Legitimation zur Erhebung einer Beschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe wegen Störung der Communication auf einem öffentlichen Wege.

Insofern die Beschwerdeführer eine „Beeinträchtigung“ behaupten, welche ihnen in Folge der Belästigung ihrer Häuser durch die mit der Benützung des Arbeitsgeleises verbundene Rauchentwicklung und Bodenerschütterung erwächst, so handelt es sich dabei — nachdem die Beschwerdeführer einen die Enteignung erheischenden Eingriff in ihre Rechte weder im Administrativverfahren behauptet haben, noch hiergerichts behaupten — nur um die Frage der Zulässigkeit der behaupteten Belästigungen vom Gesichtspunkte öffentlicher und privater Interessen, worüber das k. k. Eisenbahnministerium — unbeschadet der Haftpflicht der Bahnunternehmung für den am Privatgut entstehenden Schaden (§ 10, lit. b, Eisenbahn-Concessionsgesetz) — bei der Ertheilung des angefochtenen Consenses nach freiem Ermessen zu entscheiden berechtigt war, dem k. k. Verwaltungsgerichtshofe aber eine Cognition gemäss § 3 e des eingangs bezogenen Gesetzes entzogen ist.

Die von der Beschwerde weiter gerügte Störung der Communication auf dem Lobeser Gemeindewege involvirt aber gleichfalls nicht die Behauptung eines gestörten Rechtes der Beschwerdeführer selbst, wie solche gemäss § 2 des eingangs berufenen Gesetzes eine Voraussetzung der Beschwerdeführung vor dem Verwaltungsgerichtshofe bildet, sondern würde sich gegebenen Falles als ein Eingriff in das allgemeine Interesse der öffentlichen Communication auf Gemeindewegen darstellen, dessen

Wahrung nach § 28, al. 3 Gemeindeordnung, der Gemeinde als solcher, nicht aber einzelnen Gemeindemitgliedern obliegt, weshalb die letzteren auch zur Erhebung der Rechtsbeschwerde vor dem Verwaltungsgerichtshofe nicht legitimirt erscheinen.

Nr. 56. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 1. März 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII (1901). Nr. 38. S. 469.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 § 8. — Fluchtliniienges. v. 2. Juli 1875 § 11, 13. Wenn Bauland von einer Fluchtlinienfestsetzung getroffen ist, so ist für die Höhe der Enteignungsentschädigung der Zeitpunkt der Fluchtlinienfestsetzung, nicht derjenige der späteren Enteignung massgebend.

Zu dieser Frage hat das Reichsgericht bereits in dem Urtheil vom 10. Oktober 1899 in Sachen Huyssen wider Stadtgemeinde Essen — VI a 57/99 — Stellung genommen. Damals war die Fluchtlinienfestsetzung 1887, die Enteignung 1896 erfolgt und der Grundstückseigenthümer verlangte, dass der Werth der abzutretenden Fläche als Bauland nach dem Zeitpunkt der Enteignung, nicht nach dem der Fluchtlinienfestsetzung bemessen werde. Der Berufungsrichter hatte ihn mit diesem Anspruch nicht gehört, sondern hatte den Werth, den das Grundstück bei der Fluchtlinienfestsetzung als Bauland gehabt hatte, zu Grunde gelegt. Die Revisionsbeschwerde des Grundstückseigenthümers hierüber wurde zurückgewiesen. Es heisst in Bezug hierauf in dem angeführten Urtheil:

„Ebenso ist auch die Revision des Klägers zurückzuweisen, soweit mit derselben in Rücksicht darauf, dass bei der Abschätzung der Zeitpunkt der Enteignung, also das Jahr 1896, zu Grunde zu legen sei, die Zusprechung des mit der Klage geforderten Entschädigungskapitals verlangt wird. Soweit der Kläger hiermit hat geltend machen wollen, dass die Bewerthung der enteigneten Flächen als Bauplatz in Hinblick auf den erwähnten Zeitpunkt habe erfolgen müssen, steht ihm die im Jahre 1887 geschehene Fluchtlinienfestsetzung entgegen. Die Vorinstanz hat zutreffend im Anschluss an die von ihr angezogenen Reichsgerichtsentscheidungen angenommen, dass ein Grundstück, welches vor Festsetzung der Fluchtlinie bereits die Eigenschaft eines Bauplatzes besass, auch bei einer erst später erfolgten Enteignung als Bauterrain zu entschädigen sei, wenngleich es in Folge jener Fluchtlinienfestsetzung die Bauplatzeigenschaft schon geraume Zeit verloren hatte, und es ist mit Recht daraus gefolgert, dass bei der Enteignung nur der zur Zeit der Fluchtlinienfest-

setzung der Fläche als Bauplatz beiwohnende Werth zu vergüten sei".

An dem in dieser Entscheidung ausgesprochenen Grundsatz — so führt das Reichsgericht nunmehr aus — muss festgehalten werden. Von dem Zeitpunkt der Fluchtlinienfestsetzung an haben die für das künftige Strassenland bestimmten Grundstückstheile auf Grund der gesetzlichen Bestimmung des § 11 des Fluchtliniengesetzes dauernd die ihnen bisher beiwohnende Eigenschaft als Bauland für die Zukunft verloren. Es ist daher rechtlich nicht möglich, sie zur Zeit der Enteignung als gegenwärtiges Bauland einzuschätzen; denn sie sind solches gegenwärtig nicht mehr. Was die Fluchtlinienfestsetzung nicht bewirken konnte und sollte, war, ihnen die Baulandeigenschaft auch für die Vergangenheit zu nehmen. Sie behielten also den Werth, den sie als Bauland zur Zeit der Fluchtlinienfestsetzung hatten; — Anderes ist auch in der Entscheidung des Reichsgerichts Bd. 28 S. 271 nicht ausgesprochen; denn damals sollte nach dem Verlangen der enteignenden Stadtgemeinde selbst dieser Werth nicht berücksichtigt werden. — Es ist, wie bereits in dem angezogenen Urtheil vom 10. Oktober 1899 bemerkt, eine nothwendige Folgerung hieraus, dass, soweit es sich um die Einschätzung als Bauland handelt, lediglich der Zeitpunkt der Fluchtlinienfestsetzung massgebend bleibt; denn zu dem damals vorhandenen Werth können die abzutretenden Flächen in der Zwischenzeit bis zur Enteignung nicht eine weitere Wertherhöhung als Bauland hinzuerworben haben, da sie diese Eigenschaft eben endgültig verloren hatten.

Läge in diesem Grundsatze eine Abweichung von der Bestimmung des Enteignungsgesetzes, wonach der volle Werth der abzutretenden Fläche zur Zeit der Enteignung zu vergüten ist, so würde diese Abweichung durch die Bestimmungen des Fluchtliniengesetzes, welches als das spätere und besondere Gesetz den Vorschriften des Enteignungsgesetzes, soweit es mit diesen nicht in Einklang steht, vorgeht (vergl. Entsch. Bd. 31 S. 276), begründet sein. Allein, genau betrachtet, besteht eine solche Abweichung gar nicht. Die abzutretenden Flächen haben in Wirklichkeit zur Zeit der Enteignung nicht die Eigenschaft von gegenwärtigem Bauland; es verstösst also nicht gegen den erwähnten Grundsatz, dass sie nicht als solches eingeschätzt werden.

Nr. 57. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 1. März 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 28/32. S. 267. Ziff. 40.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 § 10. Fluchtliniengesetz v. 2. Juli 1875 § 12. Die Berücksichtigung der Aussicht auf den zukünftigen Ausbau eines Weges verstösst

bei der Bewerthung der daran liegenden Grundstücke als Bauland nicht gegen § 10 Enteign.-Ges. Durch ortsstatutarisches Bauverbot (§ 12 Fluchtl.-Ges.) kann Grundstücken die Baulandseigenschaft, die für die Höhe der Enteignungsentschädigung in Betracht käme, nicht genommen worden sein.

Wenn Grundstücke an solchen schon bestehenden Wegen belegen sind, auf die sich aller Voraussicht nach in Folge der örtlichen Verhältnisse und der Entwicklung der Stadt in absehbarer Zeit die Bauthätigkeit erstrecken wird, so ist es in der Natur der Sache belegen, dass bei der Bewerthung der Grundstücke als Bauland die Aussicht mit in Rechnung gezogen wird, dass der Weg späterhin zu passender Zeit in einen den baupolizeilichen Bestimmungen über die Beschaffenheit anbaufähiger Strassen entsprechenden Zustand werde versetzt werden. Die Berücksichtigung dieser Aussicht auf den zukünftigen Ausbau des Weges verstösst nicht gegen die Bestimmung des § 10 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes. Es ist gar nicht möglich, diesen einzelnen Faktor aus der Gesammtheit der Umstände, welche dahin zusammengewirkt haben, dass die betreffenden Grundstücke im Grundstücksverkehr als Bauland angesprochen werden, auszulösen und seinen Einfluss auf die Werthschätzung besonders zu berechnen. Vornehmlich ist aber zu berücksichtigen, dass hier das Verhältniss von Grund und Folge richtig beurtheilt werden muss. Die Sache liegt in den vorbezeichneten Fällen nicht so, dass die Inaussichtnahme des Ausbaues solcher Wege eine willkürliche Handlung der Stadtverwaltung darstellt, die sie nach ihrem Belieben auch unterlassen könnte, und die, wenn sie vorgenommen wird, einen selbstständigen Grund setzt, der als selbstständige Folge die Bewerthung der an dem Wege belegenen Grundstücke als Bauplätze nach sich zöge, sondern die Verhältnisse, als da sind: die Nothwendigkeit der Ausdehnung der Stadt, die Entwickelung, welche sie in bestimmter Richtung genommen hat, örtliche Zustände, wie das Vorhandensein von Fabriken, oder öffentlicher Gebäude (Kasernen u. s. w.) an den betreffenden Wegen erheischen die Inaussichtnahme ihres Ausbaues. Dieser Ausbau ist also nicht Grund, sondern Folge anderer Verhältnisse, welche für sich schon die Baulandeigenschaft der an jenen Wegen belegenen Grundstücke geschaffen haben, bei der aber der spätere Eintritt jener Folge als einer sicher voraussehbaren immerhin mit berücksichtigt ist. Auf Grund dieser Erwägungen würde also, auch wenn man nicht so scharf, wie der B.R. es gethan hat, und wie oben geschehen, zwischen der Chaussirung und dem mit dem Fluchtlinienplan zusammenhängenden Ausbau des Weges scheiden, sondern einen inneren Zusammenhang annehmen wollte, das Vorbringen der Revision nicht für zutreffend erachtet werden können.

Wenn ein Fluchtlinienplan ordnungsmässig festgestellt ist, ist von da an den in das künftige Strassenland fallenden Theilen der angrenzenden Grundstücke auf Grund des Gesetzes, nämlich auf Grund des § 11 des Gesetzes vom 2. Juli 1875, die Bebauungsfähigkeit und damit für die Zukunft die Eigenschaft als Bauland dauernd entzogen. Ein nach dieser Fluchtlinienfestsetzung ergangenes, ein Bauverbot nach § 12 des Gesetzes enthaltendes Ortsstatut hat in Ansehung dieser Flächen daher überhaupt gar keine Bedeutung mehr, da das Gesetz schon gesprochen hat. Fraglich könnte nur sein, ob, wenn ein Ortsstatut vor der Fluchtlinienfestsetzung erlassen ist und ein Weg unter das Verbot des § 12 fällt, dann nicht die Grundstücke, die an diesem Wege belegen sind, die Eigenschaft von Bauland, falls sie solche vor dem Ortsstatut gehabt haben, nicht durch dessen Bauverbot einbüssen, sodass, wenn später eine Fluchtlinienfestsetzung bezüglich dieses Weges eintritt, diese nur solche Grundstücke trifft, die in Folge des Ortsstatuts überhaupt nicht mehr Bauland sind, und deren zur Strasse fallende Theile demnach diese Eigenschaft auch nicht mehr besitzen können. Diese Frage ist zu verneinen. In dieser Beziehung ist zunächst darauf hinzuweisen, dass das Bauverbot sich überhaupt nur auf die Errichtung von Wohngebäuden bezieht. Soweit die Baulandeigenschaft sich auf die Aussicht der Bebauung des Grundstücks mit Fabriken, Werkstätten, Lagerhäusern u. s. w. gründet, wird sie von dem Verbot schlechthin nicht berührt. Weiter kommt in Betracht, dass das Verbot kein unbedingtes ist, sondern dass unter gewissen Bedingungen Ausnahmen davon gestattet werden, was keineswegs ungewöhnlich ist und was auch im vorliegenden Fall im Ortsstatut vom 13. August 1877 angedeutet war („in der Regel") und im § 2 des neuen Ortsstatuts vom 25. April 1892 ausdrücklich ausgesprochen ist. Die Hauptsache ist aber, dass das auf Grund des § 12 des Gesetzes erlassene Bauverbot überhaupt seinem Wesen und Zweck nach nicht geeignet ist, den Grundstücken, die davon betroffen werden, die vorhandene Eigenschaft als Bauland zu nehmen. Wie die Begründung dieses erst von der Kommission des Abgeordnetenhauses dem Gesetze eingefügten Paragraphen bestimmt erkennen lässt (vergl. Aktenstück des Abgeordnetenhauses 1875 Nr. 279 sub I a. E. [S. 1707], Gneist in Hartmann's Zeitschrift für Gesetzgebung Bd. 4 S. 297, Entsch. des Oberverwaltungsgerichts Bd. 3 S. 314), geht dessen Zweck lediglich dahin, das vorzeitige Bauen an projektirten Strassen, — worunter übrigens auch bisherige Feldwege, wenn sie als städtische in den Bebauungsplan aufgenommen und als solche zum Ausbau projektirt werden, vergl. Friedrichs Fluchtliniengesetz, 4. Auflage, herausgegeben von v. Strauss und Torney, S. 113,

fallen können — zu hindern. Es ergiebt sich hieraus, dass das Bauverbot in Bezug auf vorhandenes Bauland keine andere Bedeutung hat, als dass es nur den Zeitpunkt der Realisirung jener Eigenschaft, soweit sie in der Errichtung von Wohngebäuden besteht, hinausrückt. Es bedarf keiner besonderen Begründung, dass die Baulandeigenschaft als solche dadurch nicht aufgehoben und Bauland nicht dadurch zu Acker- und Gartenland herabgedrückt wird; höchstens könnte in Frage kommen, ob nicht dadurch auf den Preis des Baulandes ein Einfluss geübt werden möchte. Allein selbst das erscheint keineswegs von vornherein als wahrscheinlich; denn bei der Bewerthung von Bauland, das an einer unfertigen Strasse gelegen ist und dessen Bebauung nicht unmittelbar in der Gegenwart bevorsteht, sondern nach Lage aller Verhältnisse, wenn auch sicher, so doch erst für die Zukunft in Aussicht zu nehmen ist, wird ohnehin der eben erst in der Zukunft eintretenden Realisirung des in dem Grundstücke steckenden Bauwerthes Rechnung getragen. In Uebereinstimmung mit den vorstehenden Erwägungen hat daher das R.G. bereits wiederholt und zwar sowohl der V. C.S. (vergl. Juristische Wochenschrift 1886 S. 364 Nr. 60 a. E., 1899 S. 173 Nr. 40) als auch der jetzt erkennende Senat (in dem Urtheil vom 2. März 1900 VIa 413. 99 in Sachen Stadtgemeinde Essen gegen Waldthausen) dem ortsstatutarischen Bauverbot des § 12 des Fluchtliniengesetzes eine die Eigenschaft eines Grundstücks als Bauland beseitigende Wirkung abgesprochen.

Nr. 58. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 14. März 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 54. S. 1281.)

Die Conducteure der Internationalen Gesellschaft der Schlafwagen und der grossen europäischen Expresszüge in Brüssel sind als Eisenbahnbedienstete im Sinne des 4. Absatzes des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, anzusehen. Es findet daher auf dieselben das Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, keine Anwendung.

Die Frage, ob Kläger als Conducteur der genannten Schlafwagengesellschaft zu den im Art. VII, al. 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, erwähnten Personen zu zählen ist, welchen ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zusteht, und auf welche das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, abgesehen von den Vorschriften der §§ 46 und 47 U.-V.-G. und die dadurch bedingte Competenz des Handelsgerichts, keine Anwendung findet, muss bejaht werden.

Denn der im Art. VII, al. 4, des bezogenen Gesetzes gebrauchte

Ausdruck „die gemäss Art. I, Z. 1, oder Art. V versicherten Eisenbahnbediensteten" kann eben nur im Zusammenhange mit den Bestimmungen der Art. I und V dieses Gesetzes richtig ausgelegt werden, und sind demnach darunter alle nach Art. I, Z. 1, und Art. V imperativ oder facultativ der Versicherung unterzogenen, in irgend einem Theile des gesammten Betriebes der Eisenbahn stehenden und den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzten Personen zu verstehen.

Zu diesen Personen gehört aber auch der Kläger, wie schon daraus ersichtlich ist, dass er auf Grund der Entscheidungen der Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt und der politischen Behörden, welche nach § 18 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und Art. II des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, zur Entscheidung über die Versicherungspflicht und über die Einreihung in eine bestimmte Gefahrenklasse competent erscheinen, thatsächlich nach Art. I, Ziff. 1, des letzterwähnten Gesetzes versichert wurde, daher ihm auch ein Entschädigungsanspruch nach den Bestimmungen dieses Gesetzes zusteht.

Dieser Auffassung steht auch nicht im Wege, dass Kläger zu der den Betrieb der Eisenbahnstrecke Lemberg—Czernowitz leitenden Staatsbahn-Direction in keinem unmittelbaren Dienstesverhältnisse stand, und dass nicht diese, sondern die Schlafwagengesellschaft in gegebenem Falle versicherungspflichtig war, denn die gesetzliche Qualification des der Versicherungspflicht unterliegenden Individuums hängt nicht davon ab, wer auf Grund des Gesetzes oder Vertrages die Versicherungsprämie zu zahlen hat. Dass aber Kläger als ein im Betriebe der k. k. Staatsbahnen verwendeter Bediensteter anzusehen ist, auf welchen Art. I, Z. 1, des mehrerwähnten Ausdehnungsgesetzes Anwendung findet, kann nicht bezweifelt werden, wenn erwogen wird, dass er als Conducteur der genannten Schlafwagengesellschaft auf Grund des zwischen dieser Gesellschaft und der bestandenen General-Direction der Staatsbahnen geschlossenen Vertrages zur Zeit des Unfalles auf einer im Staatsbetriebe stehenden Eisenbahnstrecke Dienste verrichtete, also im Eisenbahnbetriebe thätig, den Gefahren dieses Betriebes ausgesetzt und hiebei vertragsmässig den Vorständen der Stationen, den ausübenden Verkehrsbeamten und den Zugführern, also Organen des staatlichen Eisenbahnbetriebes, dienstlich untergeordnet war.

Nr. 59. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.[1]
7. Civil-Senat. Vom 29. März 1901.

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874, §§ 11, 16, 24, 26, 30. Der Klage auf Entschädigung muss die administrative Entschädigungsfeststellung vorangehen. Weder der Eigenthümer noch der Nebenberechtigte dürfen daher ohne Weiteres den Rechtsweg beschreiten. Sie sind berechtigt, auf Einbringung des Antrages der administrativen Entschädigungsfeststellung gegen den Unternehmer zu klagen.

Nach § 30 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 steht jedem Betheiligten der Rechtsweg nur gegen die Entscheidung des Bezirksausschusses offen. Auch der B.R. verkennt daher nicht, dass man den Kl. an und für sich nicht würde für berechtigt halten können, mit Umgehung des Administrativverfahrens den Rechtsweg zu betreten. Allein er meint, dass „unter den vorliegenden Umständen" der Rechtsweg ihm doch offen stehe, und führt dazu aus: Hier hat, wie ausser Streit ist, der beklagte Eisenbahnfiskus nicht nur den Antrag, auf welchen allein das Entschädigungsfeststellungsverfahren eingeleitet werden konnte, nicht gestellt, sondern er hat dem Kl. überdies eröffnet, dass er den Entschädigungsanspruch nicht anerkenne, weil dem Kl. an dem öffentlichen Heppener Wege ein Privatrecht nicht zustehe. Er hat auch nicht eventuell, für den Fall, dass er grundsätzlich zur Schadloshaltung des Kl. verpflichtet wäre, auf eine vorgängige, kostenfreie, administrative Festsetzung der Entschädigung Anspruch gemacht. Unter diesen Umständen ist dem Kl. der Rechtsweg offen. Der Streit der Parteien betrifft nicht, wie in dem vom R.G., Entsch. Bd. 1 S. 171, behandelten Rechtsfalle, die Frage, welche Klagrechte der Beschädigte gegen den seine Entschädigungspflicht grundsätzlich anerkennenden, aber den Antrag auf Einleitung des Entschädigungsfeststellungsverfahrens verzögernden, Unternehmer hat. Die Sache liegt vielmehr nicht anders, als wenn die Parteien ausdrücklich verabredet hätten (§ 16 des Gesetzes), dass über die Entschädigung sofort im Rechtswege zu befinden sei. Damit ist nicht die Feststellung getroffen, dass eine stillschweigende Vereinbarung der Betheiligten vorliege, es solle unmittelbar und sofort der Rechtsweg beschritten werden. Dazu würden auch die beigebrachten Unterlagen nicht ausreichen. Sondern der B.R. meint, wenn der Unternehmer — wie hier — grundsätzlich jede Entschädigung ablehne und dementsprechend auch den ihm obliegenden Antrag, die Entschädigung im Verwaltungswege festzustellen, nicht einbringe, so sei § 16 des Enteignungsgesetzes in Bezug auf den Rechtsweg analog anzuwenden. Diese Auffassung jedoch ist rechtsirrig. § 16 nämlich

[1] Vgl. Erk. des Reichsgerichts vom 10. Juli 1889, 30. April 1890, 27. Mai 1891, 3. April 1894 in dies. Zeitschr. Bd. VII S. 367, Bd. VIII S. 116, 347, Bd. X S. 282.

betrifft den ganz anders gearteten Fall, dass die Betheiligten ohne Mitwirkung der Enteignungsbehörde über den Gegenstand der Abtretung sich einigen und dabei die Entschädigung nachträglicher Feststellung, sei es im Administrativwege oder im Rechtswege, vorbehalten. Hier aber handelt es sich um einen Nebeninteressenten, der gemäss § 11 des Gesetzes wegen Beeinträchtigung seiner Wegeservitut einen Sonderanspruch gegen den Unternehmer zu haben meint. Ansprüche dieser Art sind, wenn sie nicht gemäss § 26 des Gesetzes durch eine Vereinbarung der Betheiligten unter Mitwirkung des Kommissars sich erledigen, zunächst gemäss § 24 im Verwaltungswege zum Austrage zu bringen. Statt also auf Entschädigung zu klagen, hätte der Kl. seinen Gegner auf dem in der Entscheidung des R.G. Bd. 1 S. 171 bezeichneten Wege zur Stellung der Antrages aus § 24 anhalten sollen.

Nr. 60. Entsch. des k. k. Bezirksgerichts f. Handelssachen in Wien. Vom 9. April 1901.

(Allg. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 19. S. 314.)

Wenn die Reclamation wegen Versäumung der Lieferfrist spätestens am siebenten Tage, den Tag der Annahme nicht mitgerechnet, angebracht ist, ist der Entschädigungsanspruch wegen Verspätung auch dann nicht erloschen (§ 90, Abs. I), wenn der Frachtbrief erst nach vierzehn Tagen nachträglich beigebracht wird.

Im § 90 (5) ist nur verlangt, dass die Entschädigungsansprüche schriftlich erhoben werden, und im § 90, Z. 2, ist ausgesprochen, dass Entschädigungsansprüche wegen Verspätung bei sonstiger Präclusion spätestens am siebenten Tage eingebracht werden müssen. Aus diesen beiden Bestimmungen des § 90, und zwar Absatz 5 und Zahl 2 zusammen, ergibt sich, dass Entschädigungsansprüche schriftlich spätestens am siebenten Tage bei sonstiger Präclusion erhoben werden müssen. Es wird daher eine Präclusion nur für den Fall ausgesprochen, als die Schadensanmeldung nicht schriftlich und nicht binnen sieben Tagen eingebracht wird, aber es wird die Präclusion nicht für den Fall ausgesprochen, falls der Anmeldung nicht der Frachtbrief beiliegt. Bestimmungen aber, wodurch der Verlust von Rechten ausgesprochen wird, dürfen nur stricte aufgefasst werden. Hätte das Betriebsreglement die Beibringung des Frachtbriefes zur Verhinderung der Präclusion als nothwendig erachtet, so hätte sie dieses Erforderniss gerade so im § 90 B.R. vorgeschrieben, als sie das Erforderniss der Schriftlichkeit der Anmeldung ausgesprochen hat. Nachdem nun die Anmeldung, welche den Sachverhalt deutlich und klar enthält, am 1., beziehungsweise 4. Februar 1901, und somit rechtzeitig, eingebracht war, so ist eine Präclusion nicht eingetreten. Es mag wohl richtig sein, dass ohne den Frachtbrief die Erhebungen für die Bahn erschwert, in manchen Fällen

sogar unmöglich gemacht sind. Wenn daher eine Partei die nöthigen Behelfe nicht beibringt, so hat dies nur die Folge, dass die Erledigung seines Anspruches und damit die Berichtigung desselben unterbleibt und dass möglicherweise die Verjährung seines Anspruches gemäss § 91 B.R. eintritt. Allerdings wurde zu § 90 B.R. auch die Zusatzbestimmung I erlassen und ist in derselben vorgeschrieben, dass in dem Falle, als einer Reclamation nicht gleichzeitig der Frachtbrief beiliegt, derselbe bei sonstigem Erlöschen des Anspruches noch innerhalb der in dieser Zusatzbestimmung erweiterten Frist von 14 Tagen beigebracht werden muss. Das Gericht ist im Gegensatze zu dem Kläger der Ansicht, dass diese Zusatzbestimmung den Eingangsbestimmungen zum Betriebsreglement entsprechend und giltig ist, weil sie keine Abänderung des Betriebsreglements beihaltet. Diese Zusatzbestimmung kann aber hier nicht Anwendung finden. In dieser Zusatzbestimmung wird nämlich die im Betriebsreglement auf sieben Tage festgesetzte Präclusionsfrist auf 14 Tage erweitert und dann weiters beigefügt, dass der nicht gleich beigebrachte Frachtbrief jedenfalls innerhalb dieser 14 Tage bei sonstiger Präclusion beigebracht werden muss. Insofern nun die Zusatzbestimmung ein Zugeständniss gegenüber dem Betriebsreglement enthält, waren die Bahnen auch berechtigt, die Bedingungen festzustellen, unter welchen dieses Zugeständniss gemacht wird. Das Zugeständniss besteht nun darin, dass auch noch nach sieben Tagen die Schadenanmeldung rechtzeitig erfolgen kann, jedoch ist diese Begünstigung nur unter der Bedingung eingeräumt, dass der Frachtbrief innerhalb dieser eingeräumten Fristerweiterung von 14 Tagen beigebracht ist. Wenn also die schriftliche Anmeldung innerhalb sieben Tagen eingebracht wird, so ist dadurch die Präclusion des § 90, Absatz 1, nach der Ausnahme des § 90, Zahl 2, des Betriebsreglements verhindert, wenn aber die schriftliche Anmeldung erst nach sieben Tagen eingebracht wird, so wird durch dieselbe die Präclusion gemäss Zusatzbestimmung I zu § 90 B.R. nur dann verhindert, wenn der Frachtbrief beigeschlossen oder doch innerhalb der festgesetzten Präclusionsfrist von 14 Tagen nachgebracht ist.

Nr. 61. Entsch. des Königl. Sächsischen Ministeriums des Innern. Vom 11. Mai 1901 [1]).

Die Benutzungsfähigkeit eines Grundstücks kann durch die Benutzungsart, die sein Eigenthümer ihm gegeben hat, thatsächlich und für längere Zeit so gebunden und beschränkt sein, dass dies bei der Werthbemessung im Enteignungsfalle zu berücksichtigen ist.

Richtig ist zwar, dass für den Verkehrswerth eines Grundstückes

---

[1]) Vgl. Erk. des Reichsgerichts vom 11. Juli 1894 und 4. Januar 1899 in dieser Zeitschr. Bd. XI S. 236 und Bd. XVI S. 40.

nicht gerade dessen augenblickliche Benutzungsart, sondern wesentlich seine Benutzungsfähigkeit massgebend ist, und dass daher, wenn infolge einer Enteignung die letztere beeinträchtigt erscheint, dann die Entschädigung nach der geminderten Benutzungsfähigkeit zu bemessen ist. Ist aber die zeitweilige Benutzungsart eines Grundstückes für eine längere Reihe von Jahren dergestalt festgelegt, dass der gegenwärtige Eigenthümer und jeder Besitznachfolger daran gebunden sind, so kann ein solches Verhältniss bei der Enteignungsentschädigung nicht unberücksichtigt bleiben und es muss die Entschädigung entsprechend niedriger ausfallen, wenn das Grundstück in seiner gegenwärtigen, auf Jahre hinaus noch vorgezeichneten Benutzungsart nicht, sondern nur in der erst später voll wirksam werdenden Benutzungsfähigkeit eine Minderung erfährt. Dies liegt hier vor.

Das Hausgrundstück der verw. Krusche ist von Anfang an für Postzwecke erbaut und zu seinem grössten Theile eigens für diese Zwecke eingerichtet worden. Die Kaiserliche Postverwaltung hat im Jahre 1888 das gesammte Erdgeschoss sowie Theile des I. und II. Obergeschosses von dem Erbauer auf die Dauer von zehn Jahren ermiethet und im September 1896, nachdem inzwischen festgestellt war, dass und welche Veränderungen die Zugängigkeitsverhältnisse des Grundstückes infolge der Tieferlegung der davor liegenden Strasse erleiden würden, den Miethvertag auf weitere zehn Jahre, und zwar vom 1. April 1899 bis 31. März 1909, verlängert. Bei dieser Vertragsverlängerung ist der Eigenthümerin für die gleichen Räumlichkeiten nicht nur der frühere, sondern sogar noch ein um 25% erhöhter Miethzins bewilligt worden. Dass nach der Tieferlegung der Strasse die sonstigen Mietherträgnisse des Hauses zurückgegangen wären, ist von der Enteigneten nicht behauptet worden; es fehlt auch sonst an jedem Anzeichen hierfür.

Unter diesen Umständen kann aber nicht angenommen werden, dass der verw. Krusche im Hinblick auf die gegenwärtige Benutzungsart des Grundstückes ein Schade durch die Enteignung entstanden ist. Vielmehr erscheint ihr dessen zeitheriger Ertrag, selbst wenn man dabei eine allgemeine Steigerung der Miethwerthe mit in Betracht zieht, noch auf eine längere Reihe von Jahren, mindestens bis zum 31. März 1909, gesichert. Mit dieser Thatsache würde auch jeder Käufer des Grundstückes zu rechnen haben. Sie ist daher auch von Einfluss auf den Verkehrswerth des Grundstücks nach Ausführung der den Grund der Enteignung bildenden Anlage.

Abhandlungen.

I.

Die Stempelpflichtigkeit der Strassenbenutzungsverträge der Strassen- und Kleinbahnen.

Von **Ernst Heinitz**,
Justizrath in Berlin.

I. Seitdem das Reichsgericht in mehreren Entscheidungen ausgesprochen hat, dass die gemäss § 6 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892 zwischen dem Wegeunterhaltungspflichtigen und dem Unternehmer errichteten Strassenbenutzungsverträge, falls für die Benutzung eine Geldentschädigung gewährt werde, als Miethverträge anzusehen und als solche zu versteuern seien, ist an die Stelle des Stempelgesetzes von 1822 und der Stempelsteuerverordnungen von 1867 das Gesetz vom 31. Juli 1895, an die Stelle des Preussischen Landrechts das Bürgerliche Gesetzbuch getreten. Das stempelrechtliche Ergebniss, zu welchem die Rechtsprechung gelangt ist, wird jedoch hierdurch nicht berührt. Nach Tarifstelle 48a des Gesetzes vom 31. Juli 1895 unterliegen Miethverträge über unbewegliche Sachen in gleicher Weise wie nach dem Tarif vom 7. März 1822 einem Werthstempel, und die im § 535 BGB. enthaltene Regelung der dem Vermiether und dem Miether obliegenden gegenseitigen Verpflichtungen lässt erkennen, dass das Wesen des Miethvertrags nach wie vor in der Gewährung des Gebrauchs einer Sache gegen Entgelt zu finden ist.

Die Auffassung des Reichsgerichts ist von Eger (Mittheilungen des Vereins Deutscher Strassenbahn- und Kleinbahn-Verwaltungen, 1901 S. 34 u. 37) mit der Behauptung bekämpft worden, dass die Ueberlassung der Strassen an den Unternehmer auf Grund des § 6 des Kleinbahngesetzes nicht einen privatrechtlichen, sondern einen öffentlich-rechtlichen Charakter und das Entgelt nicht die Eigenschaft eines Miethzinses, sondern einer Gebühr habe.

Was den ersteren Gesichtspunkt betrifft, so hat das Reichsgericht zutreffend darauf hingewiesen, dass auch an öffentlichen, dem Gemeingebrauche gewidmeten Sachen dingliche Privatrechte begründet werden können und dass

das Rechtsverhältniss zwischen dem Unternehmer und dem Wegeunterhaltungspflichtigen, wenn es nicht durch Ergänzungsbeschluss der Staatsbehörde, sondern mittels Vereinbarung der Betheiligten geordnet werde, privatrechtlicher Natur sei. Allerdings lässt sich nicht in Abrede stellen, dass bei Abschluss eines Strassenbenutzungsvertrags öffentlich-rechtliche Gesichtspunkte in hervorragendem Masse mitsprechen; das schliesst aber nicht aus, dass, wenn ein solcher Vertrag seinem Inhalte nach sich mit einem im BGB. geregelten Schuldverhältnisse deckt, für seine rechtliche Beurtheilung die Vorschriften des BGB. über dieses Schuldverhältniss massgebend sind. Die unbenannten Verträge, unter welche Eger die Strassenüberlassungsverträge einreihen will, sind gleichfalls eine dem bürgerlichen Rechte angehörende Vertragskategorie. Auch der Hinweis auf den Gegensatz zwischen § 13 des Kleinbahngesetzes und § 567 BGB. ist nicht überzeugend. Wird die staatliche Genehmigung dauernd oder für einen längeren Zeitraum als 30 Jahre ertheilt, so muss freilich von dem Wegeunterhaltungspflichtigen das Strassenbenutzungsrecht für die ganze Dauer der Konzession gewährt werden; hiermit ist indess keineswegs unvereinbar, dass der errichtete Miethvertrag nach 30 Jahren von jedem Theile gekündigt werden darf. Kommt alsdann eine weitere vertragliche Einigung nicht zu Stande, so kann vermöge des Rechtsmittels des Ergänzungsantrags durch Beschluss der Staatsbehörde die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen ergänzt und über die an den Unternehmer gestellten Ansprüche entschieden werden; im Grunde ist also das Rechtsverhältniss hier das gleiche, wie wenn der Strassenbenutzungsvertrag von vornherein auf eine kürzere Zeitdauer lautet als die Konzession.

Bei der weiteren Erwägung, welche Eger gegen die reichsgerichtliche Auffassung geltend gemacht, handelt es sich wohl kaum um mehr als um einen Wortstreit. Die Abgabe, welche an den Wegebaupflichtigen zu entrichten ist, mag immerhin als eine Gebühr bezeichnet werden; da diese Gebühr für Ueberlassung der Benutzung öffentlicher Strassen zu zahlen ist, so ist sie, gleichviel ob es sich um eine feste Abgabe oder um einen Antheil am Reingewinne handelt, eine Benutzungsgebühr oder ein Miethzins im Sinne des § 535 Satz 2 BGB. Die Möglichkeit, dass die Zustimmung des Wegebaupflichtigen zur Strassenbenutzung im Wege des Ergänzungsverfahrens herbeigeführt und die Benutzungsgebühr durch den Spruch der zuständigen Behörde festgestellt wird, steht dieser Annahme nicht entgegen; wird nach Verleihung des Enteignungsrechts Grundeigenthum gegen eine vereinbarte Entschädigung freiwillig abgetreten (§§ 16, 17 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874), so ist der zwischen den Betheiligten abgeschlossene Vertrag ein Kauf, obwohl auf Antrag des Unternehmers der Plan für Ausführung des Unternehmens und die Entschädigung durch die zuständige Behörde festzustellen sind.

II. Die bei Miethverträgen über unbewegliche Sachen zu entrichtende Stempelabgabe beträgt nach Tarifstelle 48a des Stempelsteuergesetzes 1/10 % des Miethzinses. Insoweit die Benutzungsgebühr in einem Antheil an dem

jährlichen Ertrage des Bahnunternehmens besteht, ist somit die Berechnung und Entrichtung des Stempels erst nach der jedesmaligen Feststellung dieses Antheils möglich. In einem an die Grosse Berliner Pferdeeisenbahn-Aktiengesellschaft gerichteten Reskripte des Finanzministers vom 29. Juni 1891 wird ausgeführt, dass die von der Gesellschaft übernommene Verpflichtung zur Erhaltung des Strassenkörpers und des Strassenpflasters zwischen und neben den Schienen eine für die Stempelberechnung dem Miethzinse hinzutretende Leistung sei, da nach § 291 ALR. I, 21 der Vermiether während der kontraktmässigen Zeit die vermiethete Sache in brauchbarem Zustande zu erhalten und die nöthigen Reparaturen zu übernehmen habe. Auch nach § 536 BGB. hat der Vermiether die vermiethete Sache während der Miethzeit in einem zu dem vertragsmässigen Gebrauche geeigneten Zustande zu erhalten; die Vorschriften des Stempeltarifs vom 31. Juli 1895 aber lauten — abweichend von § 6a des Gesetzes vom 7. März 1822 — dahin, dass der Stempel 1/10% des Miethzinses betrage, und als Bestandtheil des Miethzinses sind die neben dem Miethzinse vom Miether übernommenen Leistungen nicht zu erachten. Da überdies nach § 6 Abs. 2 des Kleinbahngesetzes der Unternehmer mangels anderweiter Vereinbarung zur Unterhaltung des benutzten Wegetheils verpflichtet ist, so ist bei Berechnung des Stempels die dem Gesetze gemäss vom Unternehmer, d. i. vom Miether, übernommene Verpflichtung zur Erhaltung des Strassenkörpers nicht in Ansatz zu bringen.

III. Die Versteuerung des Miethvertrags liegt der wegeunterhaltungspflichtigen Gemeinde als Vermietherin ob. Ist aber im Vertrage bestimmt, dass die Kosten der Beurkundung dem Unternehmer zur Last fallen, so unterliegt es keinem Zweifel, dass zu diesen Kosten auch die zu entrichtende Stempelabgabe gehört. Wenn hiergegen eingewendet worden ist, der Miethstempel werde nicht von der Vertragsurkunde, sondern von dem nach Massgabe des Stempeltarifs aufzustellenden Miethverzeichniss erhoben, so liegt dieser Auffassung ein Missverständniss zu Grunde. Gegenstand der Besteuerung ist ausschliesslich die über den Miethvertrag errichtete Urkunde, wenngleich die Art der Versteuerung insofern eine eigenthümliche ist, als die Verwendung der Stempelmaterialien nicht auf der Vertragsurkunde selbst, sondern auf dem vom Vermiether aufzustellenden Miethverzeichniss erfolgt.

IV. Die Begründung eines Miethverhältnisses bildet den Kern, aber in der Regel nicht den ausschliesslichen Inhalt des Strassenbenutzungsvertrags. An die entgeltliche Ueberlassung der Strassen zur Benutzung für den Bau und Betrieb einer Kleinbahn pflegen sich weitere Vereinbarungen anzuschliessen, welche, soweit sie nicht blosse Bestandtheile des Miethvertrags im Sinne des § 10 Abs. 3 des Stempelsteuergesetzes sind, selbstständiger Besteuerung unterliegen.

1. Eine Sonderstellung unter diesen anderweiten Vereinbarungen nimmt die Kautionsleistung ein; denn im Sinne der Tarifstelle 59 des Stempelsteuergesetzes gilt — hierüber besteht weder in der Rechtsprechung, noch in der Verwaltungspraxis ein Zweifel — die in einem Vertrag enthaltene

Sicherstellung niemals als Bestandtheil des Hauptgeschäfts, sondern stets als ein besonderes steuerpflichtiges Geschäft. Der sogenannte Kautionsstempel, welcher bei einem 10000 M. übersteigenden Werthe der sichergestellten Rechte 5 M. beträgt, ist aber nur zu entrichten, wenn der Vertrag die bereits erfolgte oder gleichzeitig erfolgende Sicherstellung beurkundet. Enthält der Vertrag nur die Verpflichtung zu künftiger Sicherheitsbestellung, so ist die hierauf gerichtete Vereinbarung einer besonderen Stempelabgabe neben dem auf dem Miethvertrage ruhenden Stempel nicht unterworfen.

2. Ueber die Grenzen des vom bürgerlichen Rechte als Miethe bezeichneten Schuldverhältnisses gehen diejenigen Vereinbarungen nicht hinaus, welche das Betriebssystem, die Herstellung des Bahnkörpers und die Pflasterung der Strassen sowie die Unterhaltung des Bahnkörpers und der Strassen betreffen, auch wenn die Gemeinde sich das Recht vorbehält, die dem Unternehmer obliegenden Arbeiten selbst für dessen Rechnung oder gegen eine bestimmte jährliche Vergütung ausführen zu lassen. Das Gleiche gilt von der Abrede, dass der Unternehmer unter gewissen Bedingungen befugt ist, streckenweise die Linien anderer Strassenbahnunternehmer mitzubenutzen, oder dass er verpflichtet ist, unter gewissen Bedingungen streckenweise anderen Unternehmern die Mitbenutzung seiner Geleise zu gestatten. Derartige Vereinbarungen beziehen sich ausschliesslich und unmittelbar auf den Gebrauch, den der Unternehmer von den ihm zur Benutzung überlassenen Strassen zu machen berechtigt ist.

3. Wenn dagegen dem Unternehmer die Verpflichtung auferlegt wird, die zum Bahnbetrieb und zur Beleuchtung der Wagen erforderliche elektrische Energie gegen eine bestimmte Vergütung von der Gemeinde zu beziehen, so liegt hierin ein von dem Miethvertrage rechtsbegrifflich zu sonderndes Geschäft, dessen wirthschaftlicher Zusammenhang mit dem Miethverhältnisse der Erhebung einer besonderen Stempelabgabe nicht entgegenstehen würde. Das Reichsgericht hat angenommen, dass der elektrische Strom Gegenstand eines Lieferungsvertrags im Sinne des Stempeltarifs sein könne; wird diese Auffassung zu Grunde gelegt, so ist der über die Stromlieferung geschlossene Vertrag stempelfrei, weil bei Auffassung des elektrischen Stromes als einer Sache die Befreiungsvorschrift der Tarifstelle 32, Ermässigungen und Befreiungen Ziff. 3 (Lieferungsverträge über Mengen von Sachen, die zum unmittelbaren Verbrauch in einem Gewerbe dienen sollen, bezw. im Inland in dem Betriebe eines der Vertragschliessenden hergestellt sind), Anwendung finden würde.

4. Enthält der Strassenbenutzungsvertrag einen Schiedsvertrag, d. h. die Vereinbarung, dass alle aus dem Vertrag entspringenden Streitigkeiten zwischen den Betheiligten unter Ausschluss des Rechtswegs durch ein Schiedsgericht entschieden werden sollen, so liegt nach mehrfachen reichsgerichtlichen Entscheidungen ein aus dem Rahmen des Hauptvertrags heraustretender Nebenvertrag vor, welcher nach Tarifstelle 71 [2] (unbenannte Verträge) mit 1,50 M. zu versteuern ist.

5. Wird der Gemeinde das Recht eingeräumt, während der Dauer oder bei Ablauf des Vertrags das Bahnunternehmen nebst Zubehör zum Buchwerth oder zu einem anderen Preise, dessen Unterlagen im Vertrage festgestellt sind, zu übernehmen, so stellt diese Vereinbarung ein rechtsbegrifflich vom Miethvertrage gesondertes Geschäft dar. Als einseitig verpflichtender Vertrag ist aber die blosse Einräumung des Kaufrechts von einem bedingten Kaufe wohl zu unterscheiden; sie unterliegt nur dem allgemeinen Vertragsstempel der Tarifstelle 71^2 von 1,50 M.

6. Mit Bezug auf die über den Rahmen des Miethvertrags hinausgehenden Vereinbarungen, für welche eine besondere Stempelabgabe zu entrichten ist, sei Folgendes hervorgehoben:

a) Die Versteuerung erfolgt nicht in derselben Weise wie die Versteuerung des Miethvertrags, d. h. durch Aufstellung eines Miethverzeichnisses, sondern durch Entwerthung der Stempelmarken auf der Vertragsurkunde. Hinsichtlich der Frist, innerhalb welcher die Entwerthung zu bewirken ist, kommen demzufolge nicht die besonderen Vorschriften über Versteuerung der Miethverträge, sondern die allgemeinen gesetzlichen Bestimmungen zur Anwendung. Soweit es sich um Verträge handelt, welche mit Behörden abgeschlossen werden, ist die Verwendung des von dem Verpflichteten beizubringenden Stempels nach § 15 des Stempelsteuergesetzes durch die Behörde zu bewirken.

b) Enthält die Urkunde mehrere Vereinbarungen, deren jede dem Stempel der Tarifstelle 71^2 (unbenannte Verträge) von 1,50 M. unterliegen würde, so ist dieser Stempel dennoch, wie auch in der Verwaltungspraxis wiederholt anerkannt ist, nur einmal zu entrichten, weil der Inhalt der nach Tarifstelle 71^2 zu versteuernden Verträge weder im Stempeltarif angegeben, noch durch denselben begrenzt ist.

Insoweit die vorstehend unter 1—5 erwähnten Vereinbarungen in einem Strassenbenutzungsvertrag enthalten sind, ist hiernach ausser dem Miethstempel, dessen Entrichtung alljährlich unter Aufstellung eines Miethverzeichnisses erfolgt, der in der Regel 5 M. betragende Kautionsstempel (Tarifstelle 59) und der Stempel der Tarifstelle 71^2 von 1,50 M. — auch der letztere nur einmal — zu verwenden.

2.

Zum Begriff „höhere Gewalt“ im Sinne des § 1 des Reichs-Haftpflicht-Gesetzes.

Von **F. Birkenbihl**,
Landrichter in Frankfurt a. M.

Der § 25 des Preuss. Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 schloss die Haftpflicht der Eisenbahn-Unternehmungen bei dem Nachweise aus, „dass der Schaden entweder durch die eigene Schuld des Beschädigten oder durch einen unabwendbaren äusseren Zufall bewirkt worden ist“ und besagte in seinem Schlusssatze: „Die gefährliche Natur der Unternehmung selbst ist als ein solcher von dem Schadensersatz befreiender Zufall nicht zu betrachten“. Unter Weglassung dieser letzteren Bestimmung gebraucht der § 1 des Reichs-Haftpflicht-Gesetzes — im Anschluss an Artikel 395 des alten HGB.'s — statt der Worte „unabwendbaren äusseren Zufall“ diejenigen „höhere Gewalt“. Betreffs dieser beiden Ausdrücke wurde bei den Berathungen des Gesetzes seitens des Regierungs-Vertreters hervorgehoben, dass eine Aenderung des Sinnes und Umfangs des Preussischen Gesetzes nicht beabsichtigt sei, und weiter bemerkt, dass die beiden gedachten Ausdrücke gleichbedeutend seien (Stenogr. Ber. I S. 451). Auf demselben Standpunkt steht denn auch die Rechtsprechung (vergl. insbesondere RG. vom 15. Januar 1881, Eisenb. Entsch. I S. 360; RG. vom 23. März 1888, ebenda VI S. 218).

Eine abstrakte Definition des Begriffs „höhere Gewalt“ ist, wenn überhaupt möglich, jedenfalls recht schwer. Die Theorie hat denn auch eine solche meist umgangen (vergl. z. B. Endemann, Erläuterungen zum Reichshaftpflichtgesetz, 2. Aufl. 27). Jedoch steht sie übereinstimmend auf dem Standpunkt, dass unter „höherer Gewalt“ diejenigen äusseren Ereignisse zu begreifen sind, deren Vermeidung durch solche Vorkehrungen unmöglich ist, die im konkreten Falle zu dem durch sie zu erreichenden Erfolge der allgemeinen Verkehrsanschauung nach im vernünftigen Verhältnisse stehen (Eger, Das Reichs-Haftpflicht-Gesetz, 5. Aufl. S. 113). In Uebereinstimmung hiermit steht auch die Rechtsprechung des ROHG. und des RG. Sie geht davon aus, dass die Frage, ob ein bestimmtes äusseres Ereigniss als „höhere Gewalt“ aufzufassen ist, „nicht nach einem absoluten Massstab, sondern nach der Besonderheit des Falles zu beantworten ist“, und dass von ihr nur beim Vorliegen der beiden Voraussetzungen geredet werden kann, nämlich: der

„Unabwendbarkeit des Ereignisses durch die nach Lage des Falles gebotene Vorsicht“, der „Unüberwindlichkeit des eingetretenen Ereignisses resp. seiner Schadensfolgen durch menschliches Bemühen“ (ROHG. vom 4. Februar 1873, Entsch. Bd. 8 S. 162; vergl. auch ROHG. vom 4. Mai 1871, Entsch. Bd. 2 S. 259; vom 12. November 1872, ebenda Bd. 8 S. 30; vom 13. Januar 1874, Bd. 12 S. 107; RG. vom 2. November 1879, Eisenb. Entsch. I S. 31; vom 9. April 1880, ebenda S. 145; vom 9. Juli 1880, ebenda S. 250 und die anderen bei Eger a. a. O. S. 114 citirten Entscheidungen, insbesondere RG. vom 20. März 1888, Entsch. Bd. 21 S. 15 ff.)

Hiervon ausgehend werden unter Umständen auch solche Handlungen dritter, d. h. nicht als Betriebsorgane thätiger Personen, als unter dem Begriff „höhere Gewalt“ fallend erachtet, deren Verhütung trotz grösster Vorsicht unmöglich ist (vergl. RG. vom 13. April 1880, Entsch. Bd. I S. 253). Hierher gerechnet werden auch geistige und körperliche Erkrankungen, z. B. die plötzlich eingetretene Geistesstörung des Verunglückten, wenn sie trotz aller Sorgfalt nicht vorausgesehen werden konnte, also beispielsweise in Folge eines Hitzschlages eingetreten ist (RG. vom 9. Juli 1880, Eisenb. Entsch. I S. 250). Insbesondere ist auch einem durch plötzliche Ohnmacht bewirkten Sturze, ebenso wie einem epileptischen Anfalle des Verletzten der Charakter eines „unabwendbaren Zufalles“ beigelegt worden (RG. vom 23. März 1888, Entsch. Bd. 21 S. 19 ff.; vom 9. Dezember 1887, Eisenb. Entsch. VI S. 102; s. auch vom 7. April 1888, ebenda S. 281).

Hierbei ist das Reichsgericht (VI. Civilsenat) denn auch in seinem Urtheile vom 28. Januar 1901 stehen geblieben, in welchem es auch die Frage gestreift hat, ob der Unverstand eines im Bahnbetriebe verletzten Kindes den Einwand der höheren Gewalt begründen könne (vergl. hierzu Eger a. a. O. S. 125 und die dort citirten), sowie weiter die Frage des eigenen Verschuldens des Verletzten behandelt. Das Urtheil ist, wie folgt, begründet:

„Nach dem Thatbestand des ersten Urtheils ist folgender Hergang thatsächlich festgestellt: Als ein herannahender Eisenbahnzug noch 800—900 m von der Arbeitsstelle der an dem Bahngeleise beschäftigten Arbeiter entfernt war, rief ihnen der die Arbeit beaufsichtigende Rottenarbeiter St. seiner Vorschrift gemäss zu, sie sollten aus dem Geleise gehen. Sämmtliche Arbeiter, darunter auch H., leisteten sofort dieser Aufforderung Folge, indem sie über das zweite — von dem Zuge nicht benutzte — Geleise hinweg auf das Bankett übertraten und dort Aufstellung nahmen. In demselben Augenblick, in welchem auf dem vom Standpunkt der Arbeiter entfernteren Geleise die Maschine des Zuges an der Arbeitsstelle vorüberkam, stürzte H. infolge eines plötzlichen Schwindelanfalles von dem Bankett nach vorn, stolperte über das nächstliegende, freie Geleis und kam zwischen diesem und dem von dem Zug befahrenen Geleis so unglücklich zu Fall, dass der Schienenräumer der Maschine ihn an den Kopf traf und sofort tödtete.

Der Beklagte (Preuss. Eisenbahn-Fiskus) hat in erster Linie geltend gemacht, es liege hier ein Fall von höherer Gewalt i. S. des § 1 des Haftpflichtgesetzes vor, und in zweiter Linie, der Unfall sei durch eigenes Ver-

schulden des Getödteten verursacht worden, sofern H., wie Beklagter nachträglich erfahren habe, an Schwindel gelitten habe und sich daher von Arbeiten der hier fraglichen Art hätte fern halten müssen.

Das Berufungsgericht hat übereinstimmend mit dem ersten Richter angenommen, dass der Unfall durch höhere Gewalt verursacht worden sei. Das plötzliche Auftreten eines Schwindelanfalles bei dem Verunglückten stelle ein äusseres Ereigniss dar, dessen Vermeidung seitens des Betriebsunternehmers oder seiner Leute bei den gegebenen Verhältnissen trotz Anwendung der äussersten Sorgfalt und Vorsicht nicht möglich sei. Der Schwindelanfall habe von dem Beklagten oder dessen Leuten bei aller Sorgfalt nicht vorausgesehen und abgewendet und es hätten auch, nachdem der Anfall einmal entstanden, seine unglücklichen Folgen bei aller im gegebenen Falle möglichen Sorgfalt und Umsicht nicht abgewendet werden können. Auch bei der Unterstellung, dass — wie die Berufungsklägerin (Tiefbau-Berufsgenossenschaft) geltend machte — der Schwindelanfall durch das Herankommen des Zuges veranlasst worden wäre, würde nach Ansicht des Berufungsgerichts trotzdem höhere Gewalt als vorliegend anzunehmen sein. Denn der Schwindelanfall wäre auch dann nicht ohne besondere, in der Person des Verunglückten liegende Bedingungen, ohne eine besondere krankhafte Neigung desselben zu Schwindelanfällen eingetreten, und es hätte der Unfall alsdann seinen letzten Grund in einem mit der Betriebsgefahr nicht zusammenhängenden äusseren Zustand oder Vorgang gehabt, der für den Betriebsunternehmer gleichermassen ein unabwendbares Ereigniss wäre. Denn es sei für den Betriebsunternehmer nicht möglich, bei Einrichtung des Betriebs auf alle möglichen, aussergewöhnlichen Zustände und Vorgänge Rücksicht zu nehmen; für Arbeiter, welche auf freier Strecke arbeiten, genüge es zur Sicherung vor einem herannahenden Zuge, vorausgesetzt, dass man es mit gesunden und normalen Menschen zu thun habe, dass sie von dem Zuge noch durch ein freies Geleis getrennt auf dem jenseitigen Bankett Stellung nehmen können. Mit der Anwesenheit anderer als gesunder und normaler, von dem Vorbeifahren eines Zuges physiologisch nicht beeinflussbarer Arbeiter auf ihren Strecken brauche aber die Eisenbahn nicht zu rechnen.

Der Begriff der höheren Gewalt i. S. von § 1 des Haftpflichtgesetzes ist vom Berufungsgericht richtig aufgefasst. Er bedeutet ein von aussen, d. h. von ausserhalb des Betriebs des Unternehmers einwirkendes Ereigniss, welches auch durch die äusserste nach den gegebenen Umständen gebotene Vorsicht und durch alle vernünftigerweise dem Unternehmer zuzumuthenden Vorkehrungen nicht abzuwehren noch in seinen Folgen unschädlich zu machen ist (vergl. Entscheidungen des Reichsger. Bd. 21 S. 13 ff. und Eger, Reichs-Haftpflichtges., 5. Aufl. § 1 A. 11 S. 113 ff.). Es fallen hierunter nicht bloss elementare Ereignisse, sondern auch andere zufällige von aussen kommende Einwirkungen, wofern sie den angegebenen Voraussetzungen entsprechen, möglicherweise also ein Verhalten des Verletzten selbst, ein aus der persönlichen, körperlichen oder geistigen Verfassung des Verletzten entsprungenes Vorkommniss. So ist insbesondere von der Rechtsprechung angenommen, dass

dem plötzlichen Ausbruch einer Geistesstörung, einem epileptischen Anfall, einem durch plötzliche Ohnmacht verursachten Sturz des Verletzten die Bedeutung eines unabwendbaren Zufalles, einer höheren Gewalt zukommen könne. (Vergl. Entscheidungen des Reichsger. Bd. 21 cit. S. 15 — Urtheil des II. Civilsenats vom 9. Juli 1880, Eger, Eisenbahnrechtl. Entsch. Bd. I S. 250, des III. Civilsenats vom 9. Dez. 1887, ebendort Bd. VI S. 102; des VI. Civilsenats vom 3. Juli 1899 Bd. VI Nr. 146/99 im Sächs. Arch. f. bürgerl. Recht Bd. IX S. 700 —, Eger, Reichs-Haftpflichtges. S. 125 ff.). Wenn die im Berufungsurtheil berührte Frage, ob der Unverstand, das sorglose Verhalten eines im Bahnbetrieb verletzten Kindes den Einwand der höheren Gewalt begründen könne, mehrfach — so neuerdings von dem erkennenden Senat, Entscheid. des Reichsger. Bd. 44 S. 27 ff. — verneinend entschieden worden ist, so geschah das hauptsächlich aus dem Grunde, weil derartige Ereignisse wie das Ueberfahrenwerden unachtsamer Kinder im grossstädtischen Strassenverkehr mit einer gewissen Häufigkeit vorzukommen pflegen, also mit den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebes, welche der Unternehmer zu tragen hat, im Zusammenhang stehen. Das letztere Moment — welches das fragliche Ereigniss eben nicht als ein von aussen einwirkendes erscheinen lässt, trifft in einem Falle nicht zu, wo ein ganz aussergewöhnlicher Weise in der Person des Verletzten eingetretener, für das Verkehrsleben ausser Berechnung liegender Zustand den Unfall verursacht hat.

Dass es sich vorliegend um solches äusseres Ereigniss, welches an sich und in seinem Erfolg für den beklagten Unternehmer unvermeidbar war, gehandelt hat, ist vom Berufungsgericht ohne Rechtsirrthum festgestellt. Die von der Revision hiergegen erhobenen Einwände erweisen sich nicht als berechtigt.

Der Beklagte hat — um ein eigenes Verschulden des Verunglückten darzuthun — behauptet, dieser habe überhaupt und besonders nach einem Arbeiten in gebückter Stellung an Schwindel gelitten. Die Klägerin hat dies bestritten; das Berufungsgericht geht indess davon aus, dass ein Unfall, wie er hier vorgekommen, nur bei einer besonderen krankhaften Neigung zu Schwindel denkbar sei. Die Revision wendet nun ein, es sei Sache des Beklagten gewesen, zu beweisen, dass der Unfall durch keinerlei Massregeln seinerseits zu vermeiden war, und dieser Beweis sei doch nicht so zweifelsfrei erbracht, sofern sich immerhin die eine oder andere Schutzmassregel denken lasse, wodurch einem derartigen Unfall vorgebeugt werden könne. Habe der Verunglückte H. an Schwindel gelitten, so sei er für die ihm von dem Beklagten zugewiesene Arbeit untauglich gewesen, und die Eisenbahnverwaltung habe durch periodische ärztliche Untersuchungen der Arbeiter und entsprechende Auswahl derselben derartige Unfälle verhüten können. — Es mag dahinstehen, ob es einer Eisenbahnverwaltung möglich und zuzumuthen sei, dass sie die in ihrem Betrieb angestellten Bediensteten und Arbeiter solchen Untersuchungen, wie sie die Revision im Auge hat, unterwerfe; für den gegenwärtigen Fall trifft dieser Gesichtspunkt nicht zu. Wie aus dem im Urtheil erster Instanz ausdrücklich in Bezug genommenen Feststellungs-

bescheid der Tiefbau-Berufsgenossenschaft vom 18. Oktober 1898 ersichtlich ist, war H., als er den Unfall erlitt, in dem Tiefbaubetrieb des Unternehmers Sch. zu B. beschäftigt. Das aber kann von der Bahnverwaltung sicher nicht verlangt werden, dass sie die von dem Unternehmer eines Kieseinbaues am Bahnkörper zeitweise angestellten Arbeiter auf ihre Schwindelfreiheit untersuchen lasse oder hierwegen von dem Unternehmer Gewähr fordere. Es ginge das über das Mass der nach der vernünftigen Verkehrsanschauung gebotenen Vorsicht weit hinaus und wäre auch praktisch schwerlich ausführbar. Zu besonderen Erörterungen hierüber und über die Arbeitsstellung des H. hatte das Berufungsgericht nach Lage der Sache keine Veranlassung.

Weiterhin kommt die Revision auf die Behauptung zurück, dass der Unfall in dem Eisenbahnbetrieb, in der gefährlichen Natur desselben seinen Grund gehabt habe. Dass jemand, der mit dem Bahnbetrieb in Berührung komme, zu Schwindel geneigt sei, beim Vorbeifahren eines Bahnzugs vom Schwindel ergriffen werde, das seien Dinge, welche nicht ausserhalb der menschlichen Natur und der Berechnung lägen. Der Verunglückte sei an einen Ort hingestellt worden, welcher für ihn und selbst für jeden Gefahr mit sich gebracht habe; ein Unfall hätte hier auch in anderer Weise, z. B. durch Glätte des Bodens, durch einen beim Drängen der Arbeiter erfolgenden Stoss, sich ereignen können. — Allein die Möglichkeiten eines Unfalles der von der Revision angedeuteten Art kamen im vorliegenden Fall für die Kausalität nicht in Betracht; der Platz, welchen der Verunglückte unmittelbar vor dem Unfall einzunehmen hatte, schloss an sich keine Gefährlichkeit in sich. Nach dem festgestellten Thatbestand lag nicht der Fall vor, dass ein Bahnarbeiter genöthigt war, schnell vor einem herannahenden Zug auf eine in nächster Entfernung derselben befindliche Stelle zu flüchten und dass er hierbei — also unter dem Einflusse der besonderen, durch den Eisenbahnbetrieb gebotenen Eile — in der auch bei einem gesunden Arbeiter erklärlichen Aufregung oder weil von einer in solcher Lage naturgemäss vorkommenden Verwirrung erfasst, gefallen und verunglückt wäre. Sondern der Hergang war der, dass auf den rechtzeitig erfolgten Zuruf des Vorarbeiters — als der Zug noch in beträchtlicher Entfernung war — die Arbeiter auf das jenseits des freien Geleises gelegene Bankett übergetreten waren, woselbst sie sich aufstellten und wo sie, von dem herannahenden Zug durch das freie Geleis und dessen Zwischenabstände getrennt, sich in „einer völlig sicheren Stellung“ befanden, dass nun, wie der Zug vorbeifuhr, H. von dem Bankett nach vorn stürzte, hierbei über das nächstliegende Geleis stolperte und zu Fall kam; und dies in Folge einer abnormen, krankhaften Anlage zu Schwindel. Das ist nicht ein Vorkommniss, wie es sich im Bahnbetrieb häufig oder doch nicht selten zu ereignen pflegt und deshalb von dem Unternehmer von vornherein in Aussicht genommen werden muss.

Die Revision rügt schliesslich die Nichtberücksichtigung des in der Berufungsinstanz von dem Kläger gestellten Beweisantrags. Dieser hat für seine Behauptung: „der Schwindelanfall des verunglückten H. sei durch das Herankommen des Eisenbahnzuges selbst hervorgerufen worden“, sich auf das

Zeugniss der in den Unfallakten bereits vernommenen Zeugen, insbesondere des Rottenarbeiters St. berufen. Das Berufungsgericht hat mit der oben wiedergegebenen Begründung die Aufnahme der angetretenen Beweise abgelehnt. Ein Verstoss gegen Prozessvorschriften oder gegen materielles Recht kann hierin nicht erblickt werden. Der Berufungsrichter unterstellt die mit Beweis vertretene Behauptung als richtig, folgert aber aus dem als unstreitig feststehenden Sachverhalt, dass in dem angenommenen Fall der Schwindelanfall des H. gleichwohl auf eine besondere, krankhafte Anlage zurückzuführen sei. Diese im Urtheil näher begründete Schlussfolgerung ist von wesentlich thatsächlicher Natur; und es ist nicht abzusehen, wiefern der vom Kläger angetretene Zeugenbeweis die Beurtheilung nach dieser Seite hätte verändern sollen. Wäre der Schwindelanfall bei dem Verunglückten durch das Vorüberfahren des Bahnzuges „hervorgerufen“, das bedeutet hier: in Verbindung mit der bestehenden Disposition des Verunglückten mit veranlasst worden, so bestände zwar ein gewisser Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb insofern, als durch jenen Betriebsvorgang der in einer abnormen Disposition des Verletzten gegebenen Bedingung ein ihre Wirkung auslösender äusserer Anstoss hinzugetreten ist. Aber das würde noch nicht einen Zusammenhang mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren begründen, wonach diese als die eigentliche Ursache des Unfalles zu betrachten wären. Der Begriff der höheren Gewalt ist umdesswillen noch nicht ausgeschlossen, weil der durch äussere Ereignisse herbeigeführte Unfall mit dem Bahnbetrieb in irgend welcher Verbindung steht (vergl. auch Urtheil dieses Senats vom 3. Juli 1899 VI 146/99, oben cit.)“.

3.

Die Prüfung der Strassenbenutzungsverträge zwischen Bahnunternehmern und Gemeinden durch die Aufsichtsbehörden.

Von **Dr. Ernst Hancke**,
Rechtsanwalt in Breslau.

Die Bewerthung von Strassenbahnen hat sich in gegenwärtiger Zeit nicht nur nach den Einnahmen zu richten, die durch den Verkehr erzielt werden, sondern in erster Linie nach den Verträgen, die die Bahnen mit den Städten und Communalverbänden, durch deren Strassen sie fahren, geschlossen haben. Nach § 6 des Kleinbahngesetzes müssen die Strassenbahnen, um die Concession zum Betriebe zu erlangen, die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen beibringen, der sich hierfür ein angemessenes Entgeld und ein Optionsrecht auf die Bahn als Ganzes ausbedingen kann. Aus dem angemessenen Entgeld aber, von welchem das Gesetz spricht, ist im Laufe der Zeit eine ungeheure Abgabe an die Städte geworden, die sich mitunter bis auf 50 % der Netto-Einnahmen versteigt. Wenngleich eine Berechtigung für die Höhe der Aequivalente darin liegt, dass die Einnahmen der Strassenbahnen im Wesentlichen aus den Taschen der Bürgerschaft fliessen, so darf und soll doch von den Magistraten der privatwirthschaftliche Charakter der Strassenbahnunternehmungen nicht übersehen werden, der demjenigen, welcher die Unternehmergefahr trägt, auch die Einnahmen des Unternehmens zuzubilligen heisst. Zudem handelt es sich meistens um ältere Bahnen, welche viele Jahre mit grossen Schwierigkeiten zu kämpfen hatten, und jetzt, wo sie sich den Verkehr erobert haben und ihre Verträge mit den Städten prolongiren wollen, von diesen mit ausserordentlich erhöhten Abgaben belegt werden. Die baaren Abgaben bilden aber nur den ersten Schritt. Ausser der finanziellen Betheiligung, und zum Theil in Folge derselben, bedingen sich die Communen einen tiefgehenden Einfluss auf die Verwaltung der Bahnen aus. Sie legen sich das Recht bei, die Bilanzen zu genehmigen, sie fordern die Vorlegung der Fahrpläne und Tarife, sie behalten sich vor, eine Aenderung der Betriebsart, Oberleitungs- in Accumulatorenbetrieb, zu bestimmen; sie verlangen, dass die elektrische Kraft aus den städtischen Werken entnommen wird, wofür 10 % über die Selbstkosten und eine vollkommene

Amortisirung der Anlagen beansprucht wird; sie legen endlich den Bahnen die umfassendsten Baulasten auf den von ihnen befahrenen Strassen auf. Andererseits pflegen sie dem Unternehmer keinerlei Monopolrecht im Strassenbahnbau zu gewähren, auch kein Vorzugsrecht vor anderen Unternehmern, ja es ist vorgekommen, dass die Städte durch selbstbetriebene Bahnen den concessionirten Strassenbahnen Concurrenz gemacht haben. Hierzu tritt das Heimfallsrecht, welches sich die Städte ausbedingen. Der Wegeunterhaltungspflichtige kann sich, wie erwähnt, nach dem Kleinbahngesetz den Erwerb der Bahn im Ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung vorbehalten. Was die Schadloshaltung anlangt, so wird von den Städten regelmässig nur der Buchwerth des Unternehmens, nicht der Ertragswerth vergütet, wiewohl nur der letztere im Allgemeinen den richtigen Faktor für die Bewerthung von Verkehrsunternehmungen abgeben kann. Die Frist für den Erwerb der Bahn stimmt aber häufig nicht überein mit der Dauer der behördlichen Concession, ist vielmehr kürzer als diese, sodass sich die unerquickliche Consequenz ergiebt, dass der Unternehmer die Concession hat, die Stadt aber die Bahn.

Für alle diese Schwierigkeiten tritt allerdings regulirend der § 7 des Kleinbahngesetzes ein. Der Unternehmer kann, wenn ihm die Benutzung öffentlicher Wege versagt oder an unangemessene Bedingungen geknüpft wird, das Verwaltungsverfahren beschreiten und die Zustimmung der Städte und anderer Communen zur Wegebenutzung erzwingen. Es leuchtet aber ein, dass die Beschreitung eines solchen Weges gegenüber einem Kontrahenten, mit welchem die Bahn in dauerndem Konnex steht, nicht wünschenswerth ist. Ein ferneres Regulativ liegt darin, dass die Städte in ihren Verträgen keine Bestimmungen treffen können, die mit den Aufsichtsrechten und Vorschriften der Concessionsbehörde im Widerspruch stehen. Aber diese Grenze wird nicht immer eingehalten, es kommt häufig vor, dass die Concessionsbehörde diese oder jene Vertragsbestimmung beanstandet, und ist alsdann die Strassenbahn der geschädigte oder wenigstens behinderte Theil. Es ist daher im Interesse der Bahnen mit Freude zu begrüssen, dass der sächsische Minister des Innern im Wege der Dienstaufsicht ein Reskript an die Gemeindeaufsichtsbehörden erlassen hat, welches auf die Grenzen und Ziele der von den Gemeinden mit den Strassenbahnen abzuschliessenden Verträge hinweist. Das Reskript, welches vom 16. November 1900 datirt, lautet wie folgt:

Nr. 475 III A c. Dresden, am 16. November 1900.

Schon wiederholt haben die Verträge, welche zwischen den Unternehmern elektrischer Strassenbahnen und den betheiligten Gemeinden über die Benutzung öffentlicher Strassen oder sonst über die Zulassung solcher Unternehmungen innerhalb eines Gemeindegebietes geschlossen worden sind, bei der späteren staatlichen Konzessionsertheilung für derartige Anlagen Anlass zu erheblichen Schwierigkeiten und Weiterungen insofern gegeben, als jene Verträge Bestimmungen enthielten, die entweder das Unternehmen unverhältnissmässig belasteten und dadurch seine gedeihliche Entwickelung und Rentabilität gefährdeten, oder sonst mit den allgemeinen staatlichen

Konzessionsbedingungen, insbesondere den staatlichen Aufsichtsrechten oder Erwerbsvorbehalten nicht in Einklang zu bringen waren.

Die Regierung will die den Gemeinden im Allgemeinen hinsichtlich der Zulassung öffentlicher Verkehrsunternehmungen auf ihren Strassen innerhalb ihres Selbstverwaltungsbereiches zustehende Verfügungsfreiheit nicht beschränken. Sie geht andererseits aber auch davon aus, dass es sich bei der Hergabe öffentlicher Strassen zu einem dem allgemeinen Interesse dienenden Verkehrsunternehmen und der örtlichen Regelung der hiermit zusammenhängenden Verhältnisse nicht um eine privatwirthschaftliche Thätigkeit der Gemeinden, sondern um die Handhabung öffentlich-rechtlicher Befugnisse und Obliegenheiten handelt, welche theils aus dem an den betreffenden Strassen bestehenden öffentlichen Eigenthume theils aus der den Gemeinden kraft staatlicher Delegation übertragenen Polizeigewalt fliessen. In beiderlei Hinsicht unterstehen die Gemeindebehörden der staatlichen Oberaufsicht; ihre diesbezüglichen Entschliessungen und Verfügungen sind Verwaltungsakte, die von den Betheiligten, soweit sie sich ihnen nicht unterwerfen wollen, im geordneten Rechtsmittelwege angefochten werden können. Soweit es sich aber um vertragsmässige Regelung solcher Beziehungen handelt, darf solche ebenfalls nicht ausschliesslich vom Standpunkt kommunaler Vermögensinteressen aus, sondern sie muss nach den Grundsätzen der öffentlichen Verwaltung, die zugleich die mit dem Unternehmen verbundenen Gemeininteressen zu berücksichtigen hat, erfolgen. Die den Unternehmern auferlegten Vertragsbedingungen müssen daher angemessene sein, d. h. dem Zwecke des Unternehmens, dem dadurch zu befriedigenden öffentlichen Bedürfnisse und auch dem allgemeinen Staatsinteresse entsprechen.

Es liegt in der Aufgabe der Gemeindeaufsichtsbehörden, die zwischen den Gemeinden und den Strassenbahnunternehmern geschlossenen Verträge sowie die zwischen einzelnen Gemeinden untereinander in Bezug auf die Herstellung von Strassenbahnen getroffenen Abkommen, soweit solche zu ihrer Kognition gelangen, auch von den angegebenen allgemeinen Gesichtspunkten aus zu prüfen und in allen Fällen, wo durch solche Verträge die Interessen der Verleihungsbehörde berührt werden, also namentlich, wenn seitens der Gemeinden Erwerbsvorbehalte gestellt, besondere, auf die bauliche Herstellung und Ausrüstung der Bahnen, die Betriebsführung oder die Stromlieferung bezügliche Vorschriften gegeben, Abfindungssummen oder fortlaufende Gebühren für die Mitbenutzung der Gemeindestrassen oder für die Zulassung des Unternehmens ausbedungen werden oder wenn die Zustimmung der Gemeinden nur an eine bestimmte Zeitdauer gebunden wird, die Verträge vor Ertheilung der aufsichtsbehördlichen Genehmigung dem Ministerium des Innern zur Kenntnissnahme und Entschliessung vorzulegen.

Im Uebrigen aber ist den Gemeinden in ihrem eigenen Interesse zu empfehlen, die bezüglichen Verträge, auch soweit sie nicht aufsichtsbehördlicher Genehmigung bedürfen, vor dem endgültigen Abschlusse durch die vorgesetzte

Aufsichtsbehörde zur Kenntniss des Ministeriums zu bringen, damit nicht, wie hier und da schon der Fall war, die staatliche Konzessionirung des Unternehmens wegen des Inhaltes solcher Verträge beanstandet oder gänzlich versagt werden muss, oder, soweit dies nicht geschehen ist, aus der Nichtübereinstimmung der staatlichen Verleihungsbedingungen mit den Vertragsbestimmungen der Gemeinden unklare Verhältnisse und Schwierigkeiten entstehen.

Nach Vorstehendem wollen die Kreishauptmannschaften sich ihren Ortes richten, sowie die ihnen unterstellten Amtshauptmannschaften mit Anweisung versehen, im Uebrigen aber die ihrem Regierungsbezirke angehörigen Gemeindebehörden, soweit in deren Bereiche elektrische Strassenbahnen bestehen oder errichtet werden sollen, entsprechend verständigen.

Ministerium des Innern.
gez.: von Metzsch.

An
die Kreishauptmannschaften.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Rosenthal, Eduard, Prof. Dr. Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel. Rechtsgutachten 1901.

Der vom Preussischen Minister der öffentlichen Arbeiten mit Giltigkeit für die Zeit vom 6. Februar bis 30. Juni 1901 in Kraft gesetzte Ausnahmetarif für Futter- und Streumittel hat im Preussischen Abgeordnetenhause hinsichtlich seiner rechtlichen Grundlage von verschiedenen Seiten Anfechtung erfahren. Den dort gegen die Rechtsgiltigkeit dieses Tarifs erhobenen Bedenken hat sich auch Professor Rosenthal in Jena, der mit in der ersten Reihe der Kommentatoren des Berner internationalen Frachtübereinkommens steht, in einem der Handelskammer zu Potsdam erstatteten Rechtsgutachten angeschlossen. Rosenthal sieht darin, dass der erwähnte Ausnahmetarif durch die Bedingungen, an die seine Gewährung geknüpft ist, die Streu- und Futtermittelhändler — wenigstens die kleinen — sowie die Viehbesitzer, die keine Landwirthschaft betreiben, z. B. Droschkenkutscher, von der Begünstigung der ermässigten Frachtsätze ausschliesse, eine Verletzung des im § 7 Abs. 1 der Verkehrsordnung aufgestellten Grundsatzes, dass die Tarife bei Erfüllung der gleichen Bedingungen für Jedermann in derselben Weise anzuwenden seien und begründet diese Anschauung in einer sich durch ebenso grosse Sachlichkeit als durch juristische Klarheit auszeichnenden Weise. Gleichwohl aber scheint mir, dass die Deduktionen Rosenthals, aus denen er die Ungiltigkeit des mehrerwähnten Ausnahmetarifs ableitet, nicht zutreffen und auf einer zu engen Auslegung der in Frage kommenden Worte des § 7 Abs. 1 der Verkehrsordnung beruhen, wenn ich auch andererseits das Gewicht der von ihm vorgebrachten Gründe nicht verkennen will. Die Frage ist auch über den hier in Rede stehenden Tarif hinaus von grosser Bedeutung; denn die im gegenseitigen Verkehre der wichtigsten deutschen Bahnen derzeit bestehenden Nothstandstarife, z. B. die Ausnahmetarife für Futter- und Streumittel sowie Saatgut vom 25. und 29. Juni 1901 und für Düngemittel und Rohmaterialien der Kunstdüngerfabrikation vom 1. August 1900 enthalten ähnliche Bedingungen wie der hier in Frage stehende Preussische Ausnahmetarif, z. B. die Bedingung, dass die Waare im landwirthschaftlichen Betriebe des Empfängers verwendet werden müsse, schliessen also die Begünstigung z. B. für Fuhrwerksbesitzer aus und wären daher bei der von Rosenthal vertretenen strengen Auffassung ungiltig.

Dr. Reindl, München.

Vollenweider, Dr. W. Die Zwangsliquidation der Eisenbahnen (Schweizer Bundesgesetz vom 24. Juni 1874). Zürich 1901. Schulthess & Co.

Das Buch enthält auf der Grundlage des Schweizer Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 und seiner Abänderungen und Ergänzungen eine sehr klare und gründliche systematische Darstellung des Pfand- und Zwangsliquidationsrechts der schweizer Eisenbahnen und spricht für den grossen Fleiss und die Sachkenntniss des Verfassers. Im Gegensatze zu Weber und Brüstlein führt der Verfasser in der Einleitung aus, dass auf die Zwangsliquidation der Eisenbahnen subsidiär das Bundesgesetz über Schuldbetreibung und Konkurs vom 11. April 1889 Anwendung finden müsse, und erörtert sodann in 2 Abschnitten die Verpfändung und die Zwangsliquidation der Eisenbahnen. Die Rechtsprechung und Literatur sowie die Schweizerische Kantonalgesetzgebung ist höchst sorgfältigst berücksichtigt. Erwünscht und von besonderem Interesse wäre es gewesen, wenn der Verfasser vergleichend auch die Gesetzgebung anderer Staaten, insbesondere das Oesterreichische Gesetz vom 19. Mai 1874 und das Preussische Gesetz vom 19. August 1895 herangezogen hätte. Im Anhange ist der Text des Bundesgesetzes vom 24. Juni 1874 nebst den seither ergangenen Abänderungen und Ergänzungen vollständig mitgetheilt. Dr. Eger, Berlin.

Reindl, Dr. Max. Das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 in der Fassung des Einführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche. München 1901. C. H. Beck.

Das Reichshaftpflichtgesetz hat durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum B.G.B. wesentliche Abänderungen erfahren, welche bezwecken, sowohl verschiedene, über die Auslegung der bisherigen Vorschriften bestehende Streitfragen zu beseitigen, als auch eine Uebereinstimmung der Normen des Haftpflichtgesetzes mit jenen des Bürgerlichen Gesetzbuchs herbeizuführen. Diese Aenderungen haben jedoch von den zahlreichen Bearbeitungen des Haftpflichtgesetzes bisher nur die kleine, 1898 erschienene Textausgabe von Coermann (siehe diese „Entscheidungen“ Bd. XIV S. 369), sowie die 5. Auflage (von 1900) des grossen, von Dr. Eger bearbeiteten Kommentars (siehe diese „Entscheidungen“ Bd. XVI S. 298) berücksichtigen können. Bei der Bedeutung, welche das Reichshaftpflichtgesetz, trotz und neben der Arbeiterunfallversicherungsgesetzgebung, noch immer beanspruchen darf, besteht das Bedürfniss nach einer Ausgabe des Gesetzes, welche bezüglich ihres Umfangs und ihrer Anlage zwischen dem „kleinen Coermann“ und dem „grossen Eger“ etwa die Mitte hält. Diesem Bedürfnisse entspricht die Ausgabe von Reindl aufs Beste. Derselbe erläutert das Gesetz, nach einer klaren und knapp gehaltenen „Einleitung“ über Geschichte, Zweck und Grundzüge des Gesetzes, unter Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung, sowie der einschlägigen Gesetzgebung, insbesondere des B.G.B. und der neuen Unfallversicherungsgesetze, in eingehender Weise. Die Anmerkungen zu den einzelnen Vorschriften des Gesetzes enthalten eine Fülle von zusammengetragenem und geschickt verarbeitetem Auslegungsmaterial; aber auch die noch immer bestehenden zahlreichen Streitfragen auf dem Gebiete des Haftpflichtrechts sind überall kurz berührt und vielfach nach der eigenen Ansicht des Verfassers zu lösen versucht. Sein tüchtiges Werk wird in der Praxis der Gerichte und der gewerblichen Betriebe sehr erspriessliche Dienste leisten.

Dr. Riesenfeld, Breslau.

Schwarzkopf, J., Oberbahnsekr. Eisenbahn-Handbuch. Zum Gebrauch für das Publikum, für Beamte u. Behörden im Deutschen Reich. Stuttgart 1901. Greiner & Pfeiffer.

Das Buch besteht in einer fleissigen Zusammenstellung gesetzlicher, reglementarischer und tarifarischer, das deutsche Eisenbahnwesen betreffender Vorschriften nebst Formularen, Tabellen, Plänen etc. in 20 Abtheilungen und zeichnet sich vor

ähnlichen Sammlungen dadurch vortheilhaft aus, dass die einzelnen Abtheilungen äusserlich durch Randeinschnitte abgehoben und getrennt sind, eine Einrichtung, welche den Gebrauch sehr erleichtert. Die Zusammenstellung ist — von wenigen Lücken und Unrichtigkeiten abgesehen — eine äusserst vollständige und daher wohl geeignet, über die gegenwärtig bestehenden Bestimmungen auf fast allen Gebieten des deutschen Eisenbahnwesens schnell und eingehend Auskunft zu geben. Wegen seiner Handlichkeit und Vollständigkeit verdient das Buch empfohlen zu werden.

Dr. Eger, Berlin.

Coermann, W., Amtsrichter. Die deutsche und internationale Frachtgesetzgebung. Berlin 1901. O. Häring.

Der Verfasser, welcher durch verschiedene Arbeiten auf dem Gebiete des Frachtrechts sich als tüchtiger Kenner dieses Rechtszweigs erwiesen hat, behandelt in dem vorliegenden Buche das geltende deutsche und internationale Frachtrecht; für die Darstellung ist die Form des Kommentars gewählt. Zunächst werden erläutert die Vorschriften des Handelsgesetzbuchs über das Speditionsgeschäft und Frachtgeschäft, speziell das Frachtgeschäft der Eisenbahnen, dann folgt die Eisenbahnverkehrsordnung, das Internationale Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890. Hieran schliesst sich die Darstellung des Frachtrechts der Post- und Telegraphenanstalten (Reichsgesetz über das Postwesen vom 26. Oktober 1871, Telegraphengesetz, Weltpostvertrag, die Uebereinkunft vom 15. Juni 1897, betreffend den Austausch von Postpacketen, betreffend den Postauftragsdienst und betreffend den Postbezug von Zeitungen und Zeitschriften). Den Schluss bildet die Kommentirung der in Betracht kommenden Vorschriften der Gesetze über Binnenschifffahrt und Flösserei. Die Anmerkungen sind klar und kurz, die Rechtsprechung wird darin bis auf die neueste Zeit mitgetheilt; auch die Literatur ist geeignet berücksichtigt. Das Buch eignet sich daher in erster Linie für den Kaufmann, dem es nicht möglich ist, die umfangreichen Handbücher und Kommentare zu benützen, aber auch der Jurist wird sich desselben gern bedienen. Auf die Einzelheiten der Darstellung will Rez. im Allgemeinen nicht eingehen, sondern nur die Haftpflicht der Schlafwagengesellschaften berühren. Coermann bemerkt (S. 37 Anm. 8), dass die Haftung der Bahn oder diejenige des Gastwirths nicht die Schlafwagengesellschaft treffe und citirt ein Urtheil des Seinetribunals vom 14. 5. 1893. Indessen ist die französische Rechtsprechung in dieser Frage getheilter Ansicht (vgl. Fuld, Das Miethrecht des B.G.B. S. 262, 263). Für das deutsche Recht besteht nach Ansicht des Rez. kein Grund, die Schlafwagengesellschaft von der Haftung nach § 701 B.G.B. auszunehmen. — Coermanns neuestes Buch wird sicherlich in den an dem Frachtrecht interessirten Kreisen bald eine grosse Verbreitung finden.

Dr. L. Fuld, Mainz.

Central-Amt für den internat. Eisenbahntransport. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Oktober 1890 mit den Aenderungen und Ergänzungen in der Zusatzvereinbarung vom 16. Juli 1895 und in dem Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898 und Zusatzerklärung vom 20. September 1893. Vom 10. Oktober 1901 an gültiger Text. Bern 1901.

Das Central-Amt entspricht mit dieser sehr sorgfältig redigierten authentischen Ausgabe einem von den Vertretern der Vertragsstaaten in dem Schlussprotokolle der Revisionskonferenz zu Paris (1896) ausgedrückten Wunsche und hat dadurch etwaige Zweifel und Bedenken über den Wortlaut und Text der nunmehr geltenden Bestimmungen von vornherein beseitigt. Wie stets so hat auch hier das Central-Amt dem Bedürfnisse des Verkehrs in höchst anerkennenswerther Weise Rechnung getragen.

Dr. Eger, Berlin.

Ferroviarius. Der preussisch-hessische Eisenbahnvertrag. Stuttgart 1900.

Hamon, F. L'avenir de la politique française en matière de chemins de fer. Paris 1900.

Haussmann, C. Eisenbahnpolitik, Tarifreform und preuss.-hessische Eisenbahngemeinschaft. Stuttgart 1901. C. Grüninger.

Lamy, L. Manual pratique des transports par chemins de fer. Paris 1901. 3. Aufl. Selbstverlag.

Lohmann, F. Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern. Leipzig 1901. A. Deichert Nachf.

Michie, T. L. American and English Railroad cases. Bd. 17—19. Charlottesville 1900.

Thevenez, K. Chemins de fer d'intérêt local et tramways. Paris 1901.

Sammlung der in Oesterreich im Jahre 1900 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden, sowie der in diesem Jahre ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen. Bearbeitet vom statist. Depart. im k. k. Eisenbahn-Ministerium. Wien 1901.

Répertoire du Journal officiel. Tarifs des chemins de fer français et algériens. Paris 1901.

Congrès international des chemins de fer. VI Session. Paris, Septbr. 1900. Compte rendu général. Bd. I. Brüssel 1901.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Lehmann, Dr. K., Prof., und **Ring, V.,** Kammerger.-Rath. Das Handelsgesetzbuch. I. Bd. 2. Theil und II. Bd. Berlin 1900. 1901.

Der Kommentar, auf dessen ersten Theil (Bd. I) bereits im Bd. XVI S. 374 dieser Zeitschrift aufmerksam gemacht worden ist, liegt nunmehr abgeschlossen vor. Der 2. Theil des Bd. I ist von Ring, Bd. II von Lehmann bearbeitet. Die Hoffnung, dass das Werk in theoretischer und praktischer Richtung den höchsten Anforderungen entsprechen werde, hat sich vollständig erfüllt. Denn ohne Zweifel ist das Werk eines der bedeutendsten und hervorragendsten auf dem Gebiete der neueren handelsrechtlichen Literatur und zeichnet sich in jeder Hinsicht durch die Fülle des Stoffes, die volle Beherrschung der Theorie und Praxis sowie durch die Klarheit und Gründlichkeit echt wissenschaftlicher Darstellung auf das Vortheilhafteste aus. Für das Eisenbahnrecht sind von besonderer Wichtigkeit der 3. Abschn. des 2. Buches (Aktiengesellschaft: §§ 178—319) und der 6. und 7. Abschn. des 3. Buches (Frachtgeschäft und Beförderung von Gütern und Personen auf den Eisenbahnen: §§ 425 bis 473). Es bedarf nicht der Hervorhebung, dass auch diese Abschnitte mit ausserordentlichem Fleiss und eingehendster Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung bearbeitet sind. Zwar vermag ich nicht in allen Punkten die Auffassung des Kommentars zu theilen, z. B. nicht in Bezug auf die Frage der Entgeltlichkeit des Frachtgeschäfts (§ 424 S. 312), der Haftung bei Annahmeverzug (§ 429 S. 324), der Rechtsstellung des Empfängers (§ 435 S. 341 ff.), der Rechtsnatur der Fahrkarte (§ 472 S. 403). Aber auch in diesen Fällen muss rückhaltlos anerkannt werden, dass die Verfasser ihre Ansichten mit grösster Sorgfalt und Umsicht wissenschaftlich begründet haben. Sie haben mit vorzüglicher Sachkenntniss ein Werk geschaffen, welches vielen zur reichsten Belehrung dienen wird. Ein derartiges Werk bedarf der Empfehlung nicht, es kann eines grossen Erfolges gewiss sein.

Dr. Eger, Berlin.

Soergel, Dr. H. Th. Rechtsprechung 1900. 6. Aufl. München 1901. Jurist. Verlag.

Die Praxis des Jahres 1900 hat bereits eine grosse Anzahl von Streitfragen des neuen Rechts gelöst, eine sachgemässe Anwendung desselben setzt daher deren

Kenntniss voraus. Da eine amtliche Veröffentlichung der Entscheidungen nicht stattfindet, muss eine Sammlung derselben mit Freuden begrüsst werden. Dass die Juristenwelt deren Wert zu schätzen gewusst hat, beweist die Notwendigkeit von 6 Auflagen in einem halben Jahre. — Die Sammlung umfasst das B.G.B. nebst Einführungsgesetz, die Civilprozess-, Konkurs- und Grundbuchordnung, sowie das Reichsgesetz betr. die freiwillige Gerichtsbarkeit. W. Coermann, Mülhausen.

Kaufmann, Emil, Rechtsanwalt. Handelsrechtliche Rechtsprechung 1900/1901. Hannover 1901. Helwing.

Nach dem Muster der von Dr. Soergel herausgegebenen „Rechtsprechung“ hat Kaufmann die handelsrechtliche Rechtsprechung für das Jahr 1900 und theilweise auch für 1901 zusammengestellt; das hübsch ausgestattete Werkchen dürfte den Praktikern sehr willkommen sein und sich nicht minder rasch einen grossen Freundeskreis erwerben, wie die Soergel'sche Rechtsprechung. Berücksichtigt sind in der Zusammenstellung Handelsgesetzbuch, Eisenbahn-Verkehrsordnung, Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr, Wechselordnung, Börsengesetz, Depotgesetz, Hypothekenbankgesetz, Patentgesetz, Gebrauchsmustergesetz, Waarenzeichengesetz, Wettbewerbsgesetz, sowie die Gesetze über die Gesellschaften mit beschränkter Haftung, Genossenschaften und die Binnenschifffahrt. Die Exzerpte aus den Urtheilen sind vollkommen genügend und es kann daher das Buch dem praktischen Juristen bestens empfohlen werden. Dr. L. Fuld, Mainz.

Knauer, Dr. A. Die höhere Gewalt im Reichsrecht. Berlin 1901. Struppe & Winkler.

Der Verfasser hat es unternommen, in einer höchst fleissigen und sorgfältigen Arbeit den Wortlaut und Sinn der Reichsgesetze einer exakten Prüfung zu unterziehen, um den reichsrechtlichen Begriff der höheren Gewalt zu bestimmen. Er erörtert klar und übersichtlich die verschiedenen Theorien (subjektive, objektive und die in der Mitte stehenden, sowie die Gerth'sche Theorie des casus) und kommt zu dem Schlusse, dass die Reichsgesetze nicht von einer einheitlichen, sondern von verschiedenen Theorien beherrscht werden (S. 93 ff.). Die eigene Begriffsbestimmnng, die er im § 42 S. 132 aufstellt, gehört zu den zwischen der subjektiven und objektiven Theorie vermittelnden. Ohne Zweifel bildet die Arbeit einen sehr verdienstvollen Beitrag zur Lehre von der höheren Gewalt. Dr. Eger, Berlin.

Assmann, Dr. A., Ger.-Ass. Die unbestellten Zusendungen. Berlin 1901. Vahlen.

Die sehr eingehende Studie befasst sich mit Rechtsfragen, welche im praktischen Leben täglich vorkommen, die in der Literatur jedoch bislang eine so gründliche, wissenschaftliche Behandlung nicht erfahren haben. Der Wettbewerb hat die Zahl der ohne vorherige Bestellung erfolgten Zusendungen stetig ansteigen lassen, die neue Gesetzgebung — insbesondere durch die erhöhte Bedeutung von Treu und Glauben sowie das sog. Chicaneverbot — die bezüglichen Rechtsbegriffe nicht unwesentlich beeinflusst, sodass das Studium der gemeinverständlichen höchst lehrreichen und interessanten Entwickelungen der Handels- und Verkehrswelt aufs Wärmste empfohlen werden kann. W. Coermann, Mülhausen.

Merzbacher, L., Justizrath. Reichsgesetz, betreffend die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen, vom 4. Dezember 1899. München 1900. C. H. Beck.

Zimmermann, Dr. F. v. Die Theilschuldverschreibungen und das Reichsgesetz betr. die gemeinsamen Rechte der Besitzer von Schuldverschreibungen vom 4. Dezember 1899. Berlin 1901. Carl Heymann.

Beide Schriften verfolgen, die eine in kommentarischer, die andere in systematischer Form, den Zweck einer Erläuterung des Reichsgesetzes vom 4. Dezember

1899; sie berücksichtigen in sorgfältiger Weise die Materialien und die Literatur und können als wohlgelungen und dem praktischen Bedürfnisse durchaus entsprechend bezeichnet werden. Die Frage, ob die Konvertirung einer Anleihe sich juristisch als Neuausgabe darstellt, ist gegen Zimmermann (S. 51) mit Merzbacher zu verneinen. Diese Annahme theilt auch das Reichsgericht, weil in der Veränderung des Zinssatzes oder der Fälligkeit eine Novation nicht liegt (Reichsger. i. Civils. Bd. 40 S. 36).

Dr. Eger, Berlin.

Rosenthal, H., Landger.-Dir. Das bürgerliche Gesetzbuch nebst dem Einführungsgesetz, gemeinverständlich erläutert. 5. Aufl. Graudenz 1901.

Die neue Auflage theilt die Vorzüge der vorangehenden. Sie hat durch eine Neu-Bearbeitung des Hypothekenrechts noch wesentlich an Werth gewonnen. Um die Erläuterungen zu diesem für weite Volkskreise und für die Geschäfte des täglichen Lebens besonders wichtigen Abschnitt des Gesetzbuchs thunlichst anschaulich zu machen, sind eine erhebliche Anzahl zweckmässig gewählter Formulare beigefügt. Das Werk, welches sich durch seine praktische Brauchbarkeit und populäre Darstellung auszeichnet und die weiteste Verbreitung gefunden hat, bildet ein überaus nützliches Hülfsmittel zum Studium und Verständniss des neuen bürgerlichen Rechts.

Dr. Eger, Berlin.

Die **Annalen des deutschen Reichs** für Gesetzgebung, Verwaltung und Volkswirthschaft, begr. von Dr. G. Hirth und Dr. M. v. Seydel. Herausgegeben von **Dr. K. Th. Eheberg** und **Dr. Anton Dyroff.** Jahrg. 34 (1901). Nr. 1—8. München, J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Die vorliegenden Hefte beweisen, dass es den neuen thatkräftigen Herausgebern und dem rührigen Verlage nicht nur gelungen ist, die hervorragende Zeitschrift auf ihrer bisherigen Höhe zu erhalten, sondern in vorzüglicher Weise ihr Ansehen zu steigern. Die Annalen sind eine Zeitschrift ersten Ranges, welche ihre wichtige Aufgabe, der allgemeinen Staatslehre und insbesondere dem deutschen Reichs- und Landesstaatsrecht, dem Verwaltungsrecht und der Verwaltungspolitik, sowie der Volkswirthschaftslehre, Finanzwissenschaft und Statistik zu dienen, in glänzender und vornehmer Weise erfüllt. Durch die Fülle und Vielseitigkeit des Gebotenen und das Zusammenwirken einer grossen Zahl bedeutender Kräfte ist die Zeitschrift für die Theorie und Praxis auf allen diesen Gebieten unentbehrlich geworden. Für das Eisenbahnrecht sind aus den vorliegenden Heften als besonders interessant und wichtig die gediegenen und lehrreichen Abhandlungen von Goldschmidt über das Koalitionsrecht der Arbeiter, v. Stengel über die Haftung des Staats für den durch seine Organe und Beamten Dritten zugefügten Schaden, und Fuld, über die Unzulässigkeit eines Kohlenausfuhrverbots, hervorzuheben. Auch weiterhin wird auf den Inhalt der Zeitschrift hier aufmerksam gemacht werden.

Dr. Eger, Berlin.

Zeitschrift für Socialwissenschaft, herausgegeben von Professor **Dr. Julius Wolf.** Jahrgang III u. IV. Berlin 1900. 1901. Georg Reimer.

Die Normen des Eisenbahnrechts entspringen vornehmlich dem Verkehrs- und wirthschaftlichen Bedürfnisse. In keinem Rechtsgebiete wirken die wirthschaftlichen Einflüsse stärker und unmittelbarer auf die Rechtsbildung ein, als im Gebiete des Eisenbahnrechts. Um so wichtiger ist es für das Verständniss des Eisenbahnrechts, den wissenschaftlichen Fortschritten der Wirthschaftslehre zu folgen. Auf diesem Gebiete nimmt die Zeitschrift für Socialwissenschaft einen hervorragenden Platz ein. Unter der trefflichen Leitung ihres kenntnissreichen Herausgebers ist sie in verhältnissmässig kurzer Zeit auf ihrem Gebiete eine der bedeutendsten und umfassend-

sten Zeitschriften geworden. Bei der Vielseitigkeit ihres Inhalts ist es selbstverständlich, dass sie auch für das Eisenbahnrecht eine Fülle interessanten und belehrenden Stoffes bietet. Aus der grossen Zahl der Abhandlungen sei hier auf die von O. Mayer, die wirthschaftliche, rechtliche und sittliche Auffassung vom Arbeitsverhältniss, Steinbach, Genossenschaftliche und herrschaftliche Verbände in der Organisation der Volkswirthschaft, Fuld, der Staat und die Vertragsfreiheit, Prinzing, die Wittwen- und Waisenpensionen in einer Anzahl deutscher Verwaltungen und Fabriken, besonders hingewiesen. Es wird auch in Zukunft der für das Eisenbahnrecht wichtige Inhalt der Zeitschrift hier mitgetheilt werden.

Dr. Eger, Berlin.

Achilles, Dr. A., u. O. Strecker. Die Grundbuchordnung. 1. Teil. Das Reichsrecht. Berlin 1901. J. Guttentag.

v. Barnewitz, Dr. A. Die Reichsgewerbeordnung. 7. Auflage. Leipzig 1901. Rossberg & Berger.

Böhm, J., u. Sontag. Das Stempelsteuergesetz. 3. Aufl. Berlin 1901. Carl Heymann.

Boyens, Emil. Das deutsche Seerecht. 2 Bde. Leipzig 1900. 1901. Duncker & Humblot.

Brunner. Das Postwesen in Bayern in seiner geschichtlichen Entwicklung. München 1900.

Bruschettini. Der Begriff der culpa nach dem italien. Unfallversicherungsgesetz.

Dix, A. Deutschland auf den Hochstrassen des Weltwirthschaftsverkehrs. Jena 1900.

Elliot, Adshead. The Workmen's Compensation Acts. London 1901. Stevens & Haynes.

Fochier, E. L'exploitation des chemins de fer par l'état en Allemagne. Paris 1901.

Fockena, Andreae, A. D. H. De ongevallenwet. Handleiding voor werkgever en werkman. Leiden 1901. J. M. N. Kapteyn.

Gräf, C. Unfallversicherungsgesetze des deutschen Reichs. 3. Aufl. Berlin 1901. Asher & Co.

Guyot-Yves und **Raffalovich, A.** Dictionnaire du Commerce, de l'Industrie et de la Banque. Paris 1900. 1901. Guillaumin & Co.

Heinemann, O. Bestimmungen über die Benutzung, Einrichtung und Unterhaltung, sowie über die Besteuerung der Dienstwohnungen der Preuss. Staatsbeamten. Potsdam 1901. A. Stein.

Jacobi, E. Die Werthpapiere im bürgerlichen Recht des deutschen Reichs. Jena 1901. G. Fischer.

Kuntze, Fr., u. Dr. G. Kautz. Die Rechtsgrundsätze des Kgl. Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 3. Aufl. Ergänzungsband. Berlin 1901. J. J. Heine.

Lass, L., u. Maier, R. Haftpflichtrecht und Reichs-Versicherungsgesetzgebung. 2. Auflage. 1901.

Löbe, Dr. E. Das deutsche Zollstrafrecht. 3. Aufl. Leipzig 1901. C. L. Hirschfeld.

Meisner, Chr. Das in Bayern geltende Nachbarrecht mit Berücks. des Wasserrechts. 1. Lfg. München 1901. J. Schweitzer.

Munk, L. Das Oesterreich. Patentgesetz. Berlin 1901. Carl Heymann.

Neiken, F., Reg.-Rath. Die deutschen Handwerker- und Arbeiterschutz-Gesetze. Berlin 1901. Jul. Springer.

Peitz, Rob. Die Verordnungen vom 2. u. 3. April 1901, betr. den Verkehr v. Fahrrädern und Kraftfahrzeugen im Königreich Sachsen. Flöha 1901. A. Peitz & Sohn.

Pereira da Silva, Inspectoria de Estradas de Terro de São Paulo. A reforma das tarifas. São Paulo. 1901.

Philler, O. Deutsche Grundbuchordnung. Berlin 1901. O. Liebmann.

Rüdiger, Dr. W. Konzessionirung gewerblicher Anlagen in Preussen. Berlin 1901. J. Guttentag.

Schreiber, H. Das preuss. Etats-, Kassen- und Rechnungswesen. Potsdam 1901. Selbstverlag.

Seligsohn, Dr. Arnold. Patentgesetz (deutsches) und Gesetz betr. den Schutz von Gebrauchsmustern. 2. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Siméon, P. Die Reichsgrundbuchordnung. Berlin 1901. J. Guttentag.

Thomsen, B. T. The Workman's Compensation Act. A Plea for Revision. London 1901. E. Wilson.

Weymann, Dr. K. Das Invalidenversicherungsgesetz vom 13. Juli 1899 und die Reichsausführungsbestimmungen. Berlin 1901.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Arndt. Das Recht der Eisenbahnbetriebs- und Verkehrsordnungen (Preuss. Jahrb. 1901. Heft 2).

Behrens, O. Ueber den Begriff „Bauzinsen" in der Rechnungslegung und Bilanzaufstellung privater Verkehrsanstalten (Mitth. d. Ver. deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1901. S. 282).

Biberfeld, Dr. Die Versicherung gegen Transportgefahr. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 38.)

Bornhak, C. Die Haftpflicht der Strassenbahnen (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 47. S. 565).

Brückner, R., Ger.-Rath. Die Haftung für das rechtswidrige Verhalten anderer, insbes. der Vertreter und Gehilfen nach dem B.G.B. und sonstigen Reichsgesetzen (Das Recht. 1901. Nr. 15. S. 374).

Calmar. Das internationale Uebereinkommen des Eisenbahnfrachtverkehrs (Allg. Tar.-Anz. XX. Nr. 20. S. 331).

Constable. The expropriation of land for public purpose (The Juridicial Review. Vol. 13. Nr. 2).

Dock. Die Haftung des Staats aus rechtswidrigen Handlungen seiner Beamten (Arch. f. öffentl. Recht. Bd. 16. Heft 2).

Epstein, Dr. M. Die Judikatur im Eisenbahnfrachtrecht in Oesterreich (Spedit.- u. Schiff.-Zeitg. IX 1901. Nr. 36).

— Tarifermässigungen für bestimmte Interessengruppen (Allg. Tar.-Anz. XX 1901. Nr. 31).

Geigel. Das reichsländische Enteignungsverfahren (Jurist. Zeitschr. f. Elsass-Lothr. Jahrg. 26. Heft 5/6).

Geller, Dr. Noch ein Wort über den Strafrechtsschutz der Strassenbahnbediensteten (Oesterr. Centr.-Bl. f. d. jur. Prax. 1901. Heft 5/6).

Gerland, O. Der Erlass polizeilicher Strafverfügungen (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 43. S. 521).

Göz. Die Rechtsgültigkeit der Eisenbahnverkehrsordnung v. 26. Oktober 1899 (Jahrb. d. Württemb. Rechtspfl. Bd. 13. Heft 1).

Goldschmidt, O., Reg.-Ass. Das Koalitionsrecht der Arbeiter (Annal. d. deutsch. Reichs. 1901. Nr. 5. S. 322).

Hagena. Berechnung des Frachtzuschlags bei gleichzeitigem Vorliegen einer zu niedrigen Gewichts- und falschen Inhaltsangabe (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 54 und 64. S. 998).

Hertzer, Dr. W. Ist die Eisenbahn berechtigt, die Haftung für das ihr zur Verwahrung übergebene Gepäck auszuschliessen oder zu beschränken? (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 46).

Hilse, Dr. Benno. Einfluss der veränderten Unfallversicherungsgesetze auf das bürgerliche Recht (Arch. f. bürg. Recht. Bd. 19. S. 205).

— Vereinbarungen über Preisangebote im Submissionsverfahren (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 43. S. 530).

Hilse, Dr. K., Prof. Fortschritte der Verstaatlichung der Strassenbahnen als Uebergang zum Reichsbetrieb (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wes. XX 1901. Heft 2. S. 97).

— Befristung der Kleinbahngenehmigung über die Dauer des eingeräumten Wegebenutzungsrechts (Deutsch. Strass.- u. Kleinb.-Zeitg. XIV 1901. Nr. 33).

Johnson, Amtsr. Die Behandlung von Fundsachen unter dem neuen Rechte (Fischer's Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. d. Verw. Bd. 22. Heft 6. S. 321).

Keller, Dr., Reg.-Ass. Die Neuorganisation der Verwaltungsrechtspflege im Königreich Sachsen (D. Jur.-Zeitg. VI (1901). Nr. 13. S. 295).

Lass, Dr., Reg.-Rath. Die neueste Rechtsprechung des Reichs-Versicherungsamts auf dem Gebiete der Invalidenversicherung (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 46. S. 553).

v. Liszt, Prof. Dr. Der strafrechtliche Schutz des Tramway-Personals (Oesterr. Centr.-Bl. f. jur. Prax. 1901. Heft 5/6).

Mayer. Eisenbahn und Wegerecht (Archiv f. öffentl. Recht. Bd. 16. Heft 2).

Muschweck. Ablieferungshindernisse (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 24, 25, 26).

— Verladen und Ausladen der Güter (IX. Nr. 38, 39).

Neumann, Dr. G. Die Aktivlegitimation zur Geltendmachung der aus dem Frachtvertrage gegenüber der Eisenbahn entspringenden Rechte (Allg. Oesterr. Ger.-Zeitg. Jahrg. 52 [1901]. Nr. 24).

— Einzelne Bestimmungen des Betriebsreglements, welche mit denen des internat. Uebereinkommens nicht übereinstimmen (Allg. Tarif-Anz. XX 1901. Nr. 37).

v. Ohmeyer. Der Entwurf, betr. die Ausdehnung des Haftpflichtgesetzes (Jurist. Bl. Jahrg. 30 [1901]. Nr. 24).

Plathner, Dr., Senator. Das private Baurecht in Preussen nach Inkrafttreten des bürgerlichen Gesetzbuches (Pr. Verw.-Bl. XXII. Nr. 45. S. 541).

Reindl, Dr. M. Kann die Eisenbahn die Haftung für das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck ausschliessen oder beschränken? (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 34).

— Berechnung des Frachtzuschlags bei gleichzeitigem Vorliegen einer unrichtigen Inhalts- und einer zu niedrigen Gewichtsangabe (Nr. 64).

— Zur Auslegung des § 38 der Eisenbahn-Verkehrsordnung (Nr. 59).

v. Stengel, K., Prof. Dr. Die Haftung des Staats für den durch seine Organe und Beamten Dritten zugefügten Schaden (Annal. d. deutsch. Reichs. 1901. Nr. 7 u. 8).

Vollmer, Dr., Reg.-Ass. Der Einfluss des B.G.B. auf den gewerblichen Arbeitsvertrag und den Gesindedienstvertrag (Fischer-Schelcher, Zeitschr. f. Prax. pp. Bd. 23. S. 1).

Der Verein deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, sein Zweck, seine Organisation und seine Einrichtungen (Bayr. Verkehrshefte. München 1901. Heft 31/32).

Die Rechte und die Verpflichtungen des Frachtführers, betr. die Nachnahme, nach dem deutsch. Handelsgesetzbuch (Zeitg. d. Ver. deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 40). — Zuständigkeit der Privatbahnverwaltungen in Polizeisachen (Nr. 60). — Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen (Nr. 63).

Zur Umsatzsteuerpflicht von Grundstücken, die als Bestandtheil einer Bahneinheit den Eigenthümer wechseln (Monatsschr. f. Hand.-R. u. Bank-Wesen. 1901. Heft 4).

Zur Württembergischen Eisenbahn- und Steuerpolitik (Zeitschr. f. d. ges. Staatswiss. Tübingen 1901. Heft 3).

Der Zollverschluss gemäss § 43 bezw. 68 des Vereinszollgesetzes (Sped. u. Schiff.-Zeitg. IX 1901. Nr. 32). — Haftpflicht der Eisenbahn, wenn offene Wagen wegen Mangels an bedeckten benutzt werden (Nr. 34). — Verjährungsfrist für Frachterstattungsansprüche in Oesterreich (Nr. 35). — Die Verjährung der Forderungen im Speditionsgewerbe (Nr. 37).

Die Erwerbssteuer der Eisenbahnen vor dem Verwaltungsgerichtshofe (Oesterr.-Ung. Eisenb.-Bl. Wien 1901. Nr. 28).

Die Verjährungsfrist für die Geltendmachung von Frachterstattungsansprüchen (Allg. Tar.-Anz. XX. Nr. 39).

Das Verfügungsrecht über die auf dem Wege befindlichen Eisenbahnsendungen in Russland (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX 1901. Nr. 6. S. 195).

Die Rechte des Staates und der Gesellschaften in Ansehung der Eisenbahntarife in Frankreich (Bulletin de la Mutuelle-Transports. Paris 1901. Heft 1).

La réorganisation des chemins de fer de l'État belge (Moniteur des intérêts materiels. Brüssel 1901. Heft 40).

Railway and Tramway bills for 1901 (Railway-News. London 1901. Nr. 1955 u. 1956).

The law relating to running powers of Railway companies (Railway Engineer. London 1901. Heft 5).

Railroad legislation in Texas (Railroad Gazette. New-York 1901. Heft 16). — What is the value of a Railroad for the purpose of taxation (Heft 16). — Criminal liability for an accident (Heft 19). — The duties of a general manager (Heft 21).

The reorganization of Railroads (Annals of the American Academy of Political and Social Science. Philadelphia. XVII. Heft 2).

IV. Gesetzgebung.

Internationales Recht. Protokoll vom 10. Juli 1901, betr. die Hinterlegung der Ratifikationen des am 16. Juni 1898 zu Paris vereinbarten, am 10. Oktober 1901 in Kraft tretenden Zusatzübereinkommens zum Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr.

Belgien. Königl. Verordnung v. 7. Juni 1901, betr. Aenderungen in der obersten Leitung der Staatsbahnen (Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. S. 1150).

Deutsches Reich. Bek. des Reichskanzlers vom 30. Mai 1901, betr. Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahn-Verkehrsordnung (E.-V.-Bl. S. 195. R.-G.-Bl. S. 191).

— Unfallfürsorgegesetz für Beamte und für Personen des Soldatenstandes v. 18. Juni 1901 (R.-G.-Bl. S. 211).

— Verord. v. 25. Juni 1901 über Tagegelder, Fuhrkosten und Umzugskosten der Reichsbeamten (R.-G.-Bl. S. 241).

— Bek. des Reichskanzlers vom 11. Juni 1901, betr. Vervollständigung der Militärtransportordnung und des Militärtarifs für Eisenbahnen v. 18. Januar 1899 (R.-G.-Bl. S. 207. E.-V.-Bl. S. 201).

— Bek. des Reichskanzlers v. 14. Juli 1901, betr. Aenderung der Militärtransportordnung für Eisenbahnen (R.-G.-Bl. S. 265. E.-V.-Bl. S. 251).

Italien. Verordnung, betr. den Verkehr der Selbstfahrer auf öffentlichen Strassen (Gaz. Uffic. 9. Februar 1901).

— Verordnung, betr. die Verhütung von Unfällen bei den beim Betriebe von Eisenbahnen zu leistenden Arbeiten (Mon. d. str. ferr. 4., 11. u. 18. Mai 1901).

— Gesetz v. 9. Juni 1901, betr. den billigen Betrieb auf Linien mit beschränktem Verkehr, die zu den Netzen der Mittelmeer-, Adriatischen oder Sicilischen Eisenbahngesellschaft gehören (Gaz. Uffic. Nr. 154 v. 28. Juni 1901).

— Königl. Erlass, betr. die Einsetzung eines Ausschusses zur Berathung der wegen Ausbau des Ergänzungsnetzes zu treffenden Massnahmen (Mon. d. strad. ferr. 27. Juli 1901. S. 468).

Oesterreich. Gesetz v. 11. Juni 1901, betr. den Bau von Wasserstrassen und die Durchführung von Flussregulierungen (R.-G.-Bl. 1901. Stück XXX. Nr. 66).

Oesterreich. Gesetz vom 6. Juni 1901, betr. die Herstellung mehrerer Eisenbahnen auf Staatskosten und die Fortsetzung eines Bau- und Investitionsprogramms der Staatseisenbahn-Verwaltung für die Zeit bis Ende des Jahres 1905 (R.-G.-Bl. 1901. Stück XXVII. Nr. 63).

— Gesetz vom 1. Juli 1901, betr. die im Jahre 1901 sicherzustellenden Bahnen niederer Ordnung (R.-G.-Bl. Nr. 85).

Preussen. Erl. d. Minist. d. öff. Arb. v. 22. Mai 1901, betr. Nachnahmeprovision (Zeitschr. f. Kleinb. VIII 1901. Heft 7. S. 412).

— Erl. d. Finanz-Minist. v. 28. Mai 1901, betr. Stempel zu Genehmigungs-Urkunden für Strassenbahnen (Mitth. d. Ver. deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1901. S. 274).

— Erl. d. Minist. d. öff. Arb. v. 6. Juni 1901, betr. gemeinsame Best. für alle Beamte im Staatseisenbahndienste (E.-V.-Bl. S. 193). — 15. Mai 1901, betr. pensionsfähige Dienstzeit der im Disziplinarwege entlassenen, demnächst wieder angestellten Beamten (S. 181). — 11. Juni 1901, betr. allgem. Bedingungen für den Wagenübergang auf Kleinbahnen (S. 196).

— Erl. d. Min. d. öff. Arb. v. 22. Juni 1901, betr. Betreten der Bahnanlagen seitens der im § 54 Abs. 1 der Betriebsordnung und § 44 Abs. 1 der Bahnordnung bezeichneten Beamten (E.-V.-Bl. S. 211). — 24. Juni 1901, betr. Aenderung der allgemeinen Vertragsbedingungen (S. 211). — 29. Juni 1901, betr. die Unfallversicherungsgesetze (S. 219). — 10. u. 18. Juli 1901, betr. das Gewerbeunfallversicherungsgesetz (S. 228 und 273).

Sachsen, Königr. Verord. v. 2. u. 3. April 1901, betr. den Verkehr mit Fahrrädern u. Kraftfahrzeugen auf öffentlichen Wegen (Ges.- u. Verord.-Bl. 1901. S. 51 u. 58).

— Verord. d. Minist. d. Innern v. 12. Januar 1901, betr. Stellung der Baupolizeibehörden zu denjenigen Bauten, welche vom Hofbauamte oder Reiche oder Staate ausgeführt werden (Fischer's Zeitschr. XXII. S. 353).

Schweiz. Bundesbeschluss v. 29. März 1901, betr. die Erweiterung des Bundesbeschlusses v. 28. Juni 1899, betr. Erwerbung von schweizer. Eisenbahnobligationen und Aufnahme eines Staatsanleihens zum Zwecke der Eisenbahnverstaatlichung (Eidgen. Ges.-S. Bd. 18. S. 611).

— Regulativ v. 23. Juli 1901, betr. die Benutzung der von Strassenbahnen u. Tramways befahrenen Strassen durch die Truppen (Schweiz. Bund.-Bl. 1901. Nr. 30. S. 19).

— Bundesgesetz v. 27. Juni 1901, betr. das Tarifwesen der Schweizerischen Bundesbahnen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Ges. u. Vollz.-Ver. IX. S. 92).

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 62. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 16. Februar 1899.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1899. S. 81.)

Der Reisende, welcher ohne Fahrkarte im Zuge betroffen und deshalb zur Nachzahlung verhalten wird, kann die Rückerstattung des nachgezahlten Betrages auch in dem Falle nicht beanspruchen, wenn er zwar eine Fahrkarte gelöst hatte, dieselbe aber aus dem Grunde nicht hatte benützen können, weil sie in der Verwahrung eines anderen Reisenden verblieb, welcher wegen Verspätung nicht in demselben Zuge mitreisen konnte.

Nach dem Wortlaute des Betr.-Regl. findet eine gänzliche oder theilweise Rückerstattung des gezahlten Fahrgeldes nur in den in den §§ 14, 19, 20, 26 Betr.-Regl. angeführten Fällen statt, von welchen hier keiner vorliegt. Es kann also für die vom Vereinscassier R. gelösten vier Karten, von welchen drei nicht verwendet wurden, die Rückerstattung des Fahrgeldes nicht begehrt werden, da diese Karten, nachdem sie gelöst waren, soweit es auf die Bahn ankam, mit dem zweiten Theile des Zuges benützt werden konnten, wie dies auch hinsichtlich der vierten vom Vereinscassier gelösten Karte thatsächlich geschah. Die Rückerstattung der von den drei Herren im ersten Theile des Zuges geleisteten Nachzahlung kann nicht beansprucht werden, weil sie ohne giltige Fahrkarten betroffen wurden und nach § 21 (2) Betr.-Regl. zur Nachzahlung verpflichtet waren, somit also die entfallenden Beträge rechtmässig eingehoben wurden. Auch daraus, dass R. drei Karten mehr löste, und die drei Herren, für die sie bestimmt waren, im ersten Theile des Zuges eine Nachzahlung leisten mussten, ergibt sich keine Verpflichtung der Bahn zur Rückstellung des eingeklagten Betrages, denn die von R. gelösten Karten konnten erst dann als Karten der betreffenden Herren gelten, sobald sie im Besitze derselben waren und von ihnen bei der Revision vorgezeigt wurden. R. befand sich aber in einem anderen Zuge und konnte selbstverständlich die Karten für die drei Herren bei der Revision nicht vorzeigen, er

hat auch während der Fahrt bei dem Zugspersonale die Meldung bezüglich dieser Karten nicht erstattet.

Aus dem Titel der Bereicherung aber kann die Rückerstattung des Klagebetrages nicht beansprucht werden, weil es jedem Reisenden freisteht, so viel Karten zu lösen, als er will, derselbe aber nach dem Betr.-Regl. die Rückerstattung nur in den bestimmten, oben bereits angeführten Fällen beanspruchen kann, und weil andererseits die Nachzahlung berechtigt war.

Nr. 63. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 22. März 1899.

Die Eisenbahn haftet nicht für die Beschädigung, welche ein während des Zugsaufenthaltes mit dem Ausladen von Gepäck beschäftigter Bahnbediensteter dadurch erleidet, dass derselbe ohne durch die besonderen Umstände des Falles hiezu gezwungen zu sein, aus dem Gepäckwagen eines Zuges springt, weil sich dieser plötzlich in Bewegung setzt.

Die unmittelbaren Ursachen der Beschädigung des Klägers sind einerseits seine angeborene Prädisposition zum Leistenbruch, andererseits das Ausspringen aus dem Waggon. Zwischen dem Ausspringen aus dem Waggon und dem Ingangsetzen des Zuges kann man aber einen Zusammenhang nicht herausfinden und besteht ein solcher auch nicht. Das Anschlagen der Leiter an eine Säule kann das Ausspringen nicht begründen, besonders wenn man erwägt, dass sich der Kläger dazumal in einem sich regelmässig bewegenden Waggon befand und dass er, wenn er auch im ersten Moment erschrak, nachdem er als letzter aus dem Waggon heraussprang, sich leicht über den Mangel einer Gefahr hätte klar werden können. Ausserdem hat die Verhandlung gar keine Umstände ergeben, welche geeignet gewesen wären, mit unabweislicher Nothwendigkeit beim Kläger Furcht hervorzurufen und ihn zum Ausspringen aus dem sich regelmässig bewegenden Waggon zu zwingen.

In Anbetracht dessen muss sich der Kläger selbst die Schuld zuschreiben, wenn er sich durch eine eigene Handlung einen Leistenbruch zugezogen hat, und fehlte ihm somit jede Grundlage, auf Grund welcher er von der Geklagten eine Entschädigung hätte fordern können.

Nr. 64. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 29. März 1899.

Die Eisenbahn ist berechtigt, dem ihren Organen persönlich bekannten Adressaten einer bahnlagernd gestellten Sendung letztere ohne weiteren Nachweis der Bezugsberechtigung auszufolgen.

Der Absender, welcher absichtlich im Frachtbriefe eine ungenaue

Adresse mit dem Beisatz: „bahnrestante" angegeben hatte, damit der Adressat erst nach Begleichung des ihm seitens des Absenders zugesendeten Postzahlungsauftrages die Sendung auslösen könne, hatte zur Sicherung seiner Forderung andere im Betriebsreglement angegebene Mittel, und zwar die Auflegung einer Nachnahme und die nachträgliche Verfügung, dass das Gut dem Adressaten nicht auszuliefern sei (§§ 62 und 64 Betr.-Regl.).

Da im vorliegenden Falle ausser der Angabe „bahnrestante" im Frachtbriefe keine anderen Vermerke angebracht waren, und das Gut dem richtigen Adressaten ausgeliefert wurde, kann man die Anschauung der klagenden Firma nicht theilen, dass die Bahn irgend welche Bestimmungen des Betr.-Regl. verletzt hätte.

Der Revision der klagenden Firma hat der O. G.-H. keine Folge gegeben, nachdem die vom Berufungsgerichte vertretene Anschauung, wonach bei Ausfolgung einer bahnlagernd aufgegebenen Sendung an den den Bahnorganen bekannten Adressaten die Nachweisung der Berechtigung zum Bezuge der Sendung durch eine schriftliche Legitimation des Absenders nicht nöthig gewesen sei, mit der Zusatzbestimmung II zu § 66 Betr.-Regl. nicht in Widerspruch stehe und sonach das angefochtene Urtheil nicht auf einer unrichtigen Beurtheilung der Sache (§ 503, Z. 4, C.-P.-O.) beruhe.

Nr. 65. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 20. April 1899.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Heft 2. S. 50.)

Der Frachtzuschlag für unrichtige Inhaltsangabe im Frachtbriefe ist auch bei Gutgläubigkeit des Absenders verwirkt.

Es handelt sich vorliegend um Sachen, welche zur Ausstattung der E. W. gehören.

Es ist also die Ansicht des Klägers, dass vorliegend in der That ein Umzugsgut aufgegeben wurde, unrichtig, und die diesbezügliche Angabe im Frachtbriefe entspricht nicht den thatsächlichen Verhältnissen. Wenn aber auch die schon im Haushalte der Mutter der E. W. verwendeten Sachen als Umzugsgut angesehen werden könnten — was aber nicht der Fall ist —, so könnte doch nicht die Gesamtsendung als Umzugsgut gelten, weil sich bei derselben Gegenstände befanden, welche, wie die vom Tischler gelieferte Kredenz u. s. w., und die bei dem Tapezierer abgeholten Möbelstücke, überhaupt noch nicht Verwendung gefunden hatten. Wenn aber Güter verschiedener Art mit einander zu einem Frachtstück, wie im vorliegenden Falle, vereinigt

sind, so kommt die Bestimmung A—III—p des Tarifteiles I, Abt. B., zur Anwendung, wonach die Fracht für das ganze Gewicht nach der Klasse des im Frachtstücke enthaltenen höchst tarifierenden Artikels zu berechnen ist. Vorliegend würde unter der hier angenommenen Voraussetzung, welche aber, wie bereits erwähnt, nicht zutrifft, Uebersiedlungsgut mit Gegenständen, die nicht Uebersiedlungsgut sind, vermengt aufgegeben sein, in welchem Falle aber dann, da das nicht zum Umzugsgut gehörige Gut höher tarifiert, die Fracht für die ganze Sendung nach den nicht zum Umzugsgut gehörenden Gegenständen zu berechnen ist.

Wenn nun die Fracht nach dem hierfür zutreffenden Tarife berechnet wird, so ergibt sich eine höhere Gebühr als jene, welche für Umzugsgut zu entrichten wäre. Somit liegt jedenfalls, da die Bahn durch die Deklaration geschädigt worden wäre, eine falsche Deklaration vor, wobei übrigens betont wird, dass die Frage, ob selbst bei einer Deklaration, welche eine höhere Frachtberechnung als die wirklich gebührende veranlassen würde, nicht trotzdem eine Falschdeklaration vorliegt, ganz ausser Betracht bleibt.

Der Absender hat sich auch darauf berufen, er sei beauftragt gewesen, die Gegenstände von der Wohnung abzuholen.

Wenn er damit darthun wollte, dass er bei Vornahme der Deklaration im Frachtbriefe im guten Glauben gewesen sei, so steht dem der Umstand entgegen, dass er ausser den angeblich von der Wohnung abgeholten Gegenständen noch andere Gegenstände vom Tapezierer und Tischler abholen und beipacken liess, so dass er, beziehungsweise seine Leute, als Fachleute, über die Art, wie sie zu deklarieren hatten, nicht im Zweifel sein konnten. Doch ist dies für die Beurteilung, ob eine falsche Deklaration vorliege, ohne Belang. Eine falsche Deklaration liegt vor, und infolgedessen tritt eine Frachterhöhung ungeachtet des guten Glaubens ein, wenn die Deklaration unrichtig ist. Das Betriebsreglement macht diesfalls in § 53 (7.), (8.), (9.) keinen Unterschied. Dies liegt auch in der Natur der Sache. Denn sonst könnte jemand, der Frachtbeträge hinterziehen will, nur durch einen gutgläubigen Dritten das Gut unter falscher Deklaration aufgeben, um für den Fall der Entdeckung den Folgen des Betriebsreglements zu entgehen. Die Bahn kann nämlich nur denjenigen, welcher nach dem Frachtvertrage Kontrahent ist, und nicht einen ausserhalb des Frachtvertrages Stehenden zu den nach dem Tarife und dem Betriebsreglement vorgeschriebenen Zahlungen unmittelbar heranziehen.

Die Bahn könnte, wenn der gute Glaube von der Fracht-

erhöhung befreite, den Empfänger oder Aufgeber nicht heranziehen, und den wirklichen Aufgeber nicht, weil er nicht Kontrahent der Bahn ist.

Nr. 66. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 3. Juni 1899.

(Oesterr. Eisenb.-Verord.-Bl. XIV (1901). Nr. 93. S. 2082.)

Incompetenz der autonomen Behörden zur Entscheidung über Verpflichtungen, welche in Eisenbahnbau-Begehungsprotokollen wegen Herstellung von Brücken im Zuge öffentlicher Wege constituirt werden.

Nach § 28, 3, böhm. Gem.-Ord., obliegt der Gemeinde die Sorge für die Erhaltung der Gemeindestrassen, Wege und Brücken, sowie für die Sicherheit und Leichtigkeit des Verkehres auf denselben. Die näheren Bestimmungen über die Herstellung und Erhaltung der Gemeindewege sind im Strassengesetze vom 12. August 1864, L.-G.-Bl. Nr. 46, enthalten, und schreiben insbesondere die §§ 12 und 13 vor, dass die Gemeinde zur Herstellung und Erhaltung der Gemeindestrassen und Wege verpflichtet ist, dass aber die in besonderen Rechtstiteln gegründeten Rechte und Verpflichtungen bezüglich der Strassen jeder Kategorie durch das Strassengesetz nicht beirrt werden. Gegebenen Falles behauptet die Gemeinde B. den Bestand eines solchen besonderen Rechtstitels, wonach J. J. zur Erhaltung, beziehungsweise Wiederherstellung der fraglichen Brücke verpflichtet sein soll.

Dass die Aufforderung des Gemeindeamtes nicht etwa in Form einer Parteierklärung eine blosse Einladung an J. J. zur Wiederherstellung der zerstörten Brücke beabsichtigte, sondern vielmehr einen instanzmässigen Ausspruch über die nach Ansicht des Gemeindeamtes bestehende Erhaltungspflicht bezweckte, ergibt sich aus dem ganzen Verhalten der Gemeinde im Administrativverfahren, und wird auch von keiner Seite bestritten. Zu einem solchen Ausspruche war jedoch die Gemeinde weder nach der Gemeindeordnung noch nach dem Strassengesetze competent, weil die im Begehungsprotokolle des Buschtěhrader Eisenbahnbau-Unternehmens von J. J. abgegebene Erklärung die Herstellung einer durch den Bahnbau gestörten öffentlichen Communication (§ 10, lit. c, Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238), somit einen Gegenstand betrifft, welcher gemäss § 13, citirten Verordnung, der Cognition der Administrativbehörden vorbehalten ist und schon seiner Natur nach nicht in den Wirkungskreis der autonomen Organe fällt.

Ob also auf Grund der bezogenen Verordnung (mit Bedachtnahme auf die Bestimmungen des Wasserrechtsgesetzes rücksichtlich der Ueber-

brückung eines künstlichen Gerinnes) und auf Grund des mehrerwähnten Begehungsprotokolles der Gemeinde B. gegen J. J. ein Rechtsanspruch auf Wiederherstellung und Erhaltung der Brücke zukommt, oder ob andere Factoren, z. B. die Eisenbahnunternehmung, kraft der erwähnten besonderen Rechtstitel hiezu verpflichtet sind, kann nur durch die competente Administrativbehörde entschieden werden.

Nr. 67. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 26. Januar 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 4. S. 878.)

Rechtscharakter der Polizeiverfügung und der Polizeiverordnung.

Die Polizeiverfügung stellt sich dar als einzelner, auf einen einzelnen konkreten Fall gerichteter Verwaltungsakt der Polizeibehörde. Die Prüfung ihrer Gesetzmässigkeit ist dem Zivil- und Strafrichter durch die §§ 127 bis 130 des Landesverwaltungsgesetzes vom 30. Juli 1883 jetzt gänzlich, also auch in dem Falle des § 2 des Gesetzes vom 11. Mai 1842, entzogen. Der Richter hat daher, so lange sie nicht aufgehoben ist, mit ihr und den durch sie geschaffenen Zuständen als feststehenden, im Rechtswege nicht zu beseitigenden Thatsachen zu rechnen.

Die Polizeiverordnung dagegen trägt den Charakter der Rechtsnorm und bildet den Ausfluss der von dem Gesetzgeber den oberen und unteren Polizeibehörden in bestimmten Schranken und unter gewissen Voraussetzungen delegirten Gesetzgebungsgewalt.

Dem Richter steht, wenn er eine Rechtsnorm anwenden oder seiner Entscheidung zu Grunde legen will, grundsätzlich die Befugniss zu, sie auf ihre Rechtsgültigkeit zu prüfen. In Preussen ist ihm dies in Bezug auf gehörig verkündete Gesetze und königliche Verordnungen durch Art. 106 der Verfassung untersagt; im übrigen aber besteht jedenfalls bezüglich der Prüfung aller anderen landesgesetzlichen Normen in Preussen für den Richter keine Schranke.

Wenn in den §§ 17 und 15 der Gesetze über die Polizeiverwaltung vom 11. März 1850 und 20. September 1867 die gesetzliche Gültigkeit der Polizeiverordnungen der Prüfung des Polizeirichters unterworfen wird, so ist damit nicht etwa eine den Zivilrichter von dieser Prüfung nach dem argumentum e contrario ausschliessende Sondervorschrift für den Strafrichter gegeben, sondern es ist darin lediglich die Anerkennung des allgemeinen Grundsatzes des richterlichen Prüfungsrechts zu finden, welcher hier nur deswegen in Bezug auf den Strafrichter besonders Ausdruck gefunden hat, weil die Polizeiverordnungen mit verschwindenden Ausnahmen mit Strafbestimmungen versehen zu sein pflegen, so

dass der Strafrichter am häufigsten mit der Prüfung von Polizeiverordnungen befasst zu sein pflegt. Offenbar hat deshalb der Gesetzgeber hier nur an ihn gedacht. Es würde übrigens auch jeder Grund dafür fehlen, dem Strafrichter, nicht aber dem Zivilrichter ein solches Prüfungsrecht zuzugestehen.

Nr. 68. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 17. Februar 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 283.)

Zum Begriff der Wasserbaue an öffentlichen Flüssen.

Nach den Vorschriften im § 62 A. L.-R. II 15 bedarf nicht nur derjenige, der in öffentlichen Flüssen, sondern auch derjenige, der an öffentlichen Flüssen Wasserbaue führt, der vorherigen Genehmigung des Staats. Zur Ertheilung dieser Genehmigung ist die Landespolizeibehörde berufen. Diese kann die Beseitigung eines genehmigungspflichtigen, aber nicht genehmigten Wasserbaues durch denjenigen, der ihn „geführt" hat, fordern.

Zu den Wasserbauten im Sinne der angezogenen Bestimmung gehören auch solche Bauten, die nicht in das Wasser hineinragen, sich vielmehr ausschliesslich auf dem Ufer befinden und den Wasserlauf nur mittelbar beeinflussen.

Weder bei Bauten im Flusse noch bei solchen am Flusse muss die Erlaubniss zur Ausführung ertheilt werden; ein Recht auf Ertheilung der Erlaubniss besteht nicht, und hat daher die Klage wegen Versagung der Erlaubniss nur beim Mangel eines jeden polizeilichen Motivs Erfolg.

Nr. 69. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 19. Februar 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 5. S. 1128.)

Ansiedelungsgenehmigung. Gesetzliche Erfordernisse der Zugänglichkeit durch einen jederzeit offenen Weg.

Beim Mangel eines jeder Zeit offenen Weges muss die Ansiedelungsgenehmigung nach gesetzlicher Vorschrift versagt werden. Im Sinne des Ansiedelungsgesetzes ist aber ein Weg nur dann jeder Zeit offen, wenn dem Ansiedler das Recht jederzeitiger Benutzung für alle seine Bedürfnisse, die rechtliche Möglichkeit für jede Art von Verkehr, wie er für Ansiedelungen, d. h. für menschliche Wohnstätten in Betracht kommt, zusteht.

Nr. 70. Entsch. des Badischen Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 20. Februar 1900.

(Fischer-Schelcher, Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzgeb. etc. Bd. 23. Heft 1/3. S. 101.)

Entscheidend für die Krankenunterstützungspflicht ist das eine ärztliche Behandlung erfordernde objektive Hervortreten der Krankheit. Versicherungspflicht beschränkt erwerbsfähiger kranker Personen.

Was zunächst die Frage betrifft, ob die V. in der Zeit vom 10. bis 18. Mai 1898 bereits krank im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes gewesen sei, so gelangt man zur Bejahung dieser Frage auf Grund der erhobenen Beweise, gleichviel ob man dabei mit dem Bezirksrath von dem Krankheitsbegriffe ausgeht, den v. Woedtke (5. Aufl. Note 18 zu § 1 S. 72) vertritt, nach welchem die Krankheit als eine anormale Störung des Gesundheitszustandes, welche ärztliche Behandlung, Arzneien oder Heilmittel erfordert, bestimmt wird, oder ob man den von Rosin (Recht der Arbeiterversicherung I S. 293, 300) und Hahn (2. Aufl. Nr. 2a zu K.V.G. § 1 S. 45) vertretenen Krankheitsbegriff zu Grunde legt, welcher die Krankheit als einen anormalen Körperzustand bestimmt, der in der Nothwendigkeit ärztlicher Behandlung oder der Anwendung von Heilmitteln oder in Beeinträchtigung der Erwerbsfähigkeit wahrnehmbar zu Tage tritt. Denn das in beide Begriffsbestimmungen aufgenommene Erforderniss des objektiven Hervortretens der Nothwendigkeit ärztlicher Behandlung ist bei der Ehefrau V. schon für die Zeit vom 10. bis 18. Mai 1898 als nachgewiesen zu erachten.

Dem Umstand, dass die Genannte eine Krankenunterstützung bei dem Organe der beklagten Ortskrankenkasse erst zwei Tage nach ihrem Ausscheiden aus der Beschäftigung in Anspruch nahm, darf kein entscheidendes Gewicht beigelegt werden, wie die Beklagte thun möchte. Denn es kommt für die obige Frage auf die Anmeldung der Krankheit bei der Kasse und auf die Inanspruchnahme der Krankenunterstützung, ganz abgesehen davon, dass diese Verspätung im vorliegenden Falle durch den Schluss der Geschäftsräume der Kasse und durch die die freie Selbstbestimmung der Erkrankten aufhebende Art der Erkrankung hinreichend entschuldigt wäre, überhaupt nicht an. Ob ein Krankheitszustand im Sinne des Krankenversicherungsgesetzes besteht, bestimmt sich vielmehr nach objektiven, durch Sachverständige festzustellenden Merkmalen, nicht nach der Ansicht oder der Handlungsweise der Versicherten (v. Woedtke, 5. Aufl. Note 18 zu § 1 S. 72—73; v. Schicker, 2. Aufl. S. 60; Reger X S. 412).

Auch der Verwaltungsgerichtshof hat schon wiederholt ausgesprochen, dass es auf die Anmeldung der Krankheit und auf die Inanspruchnahme der Krankenunterstützung durch die Versicherten für die Beantwortung

der Frage, wann die Krankheit als ein im Sinne des Gesetzes die Unterstützungsleistung der Kasse bedingender anormaler Gesundheitszustand hervorgetreten sei, nicht ankommt, dass vielmehr der Fürsorgeanspruch begründet ist, sobald eine die ärztliche Behandlung objektiv erfordernde Krankheit nachweisbar besteht.

Nr. 71. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 20. Februar 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1899. S. 86.)

Das Anhalten eines Eisenbahnzuges auf offener Strecke durch Winken und Schwenken mit Schirmen, Stöcken und dergleichen bildet nicht den Thatbestand des § 314 St.-G. (Einmengung in die Vollziehung öffentlicher Dienste), wohl aber den Thatbestand der Uebertretung des § 431 St.-G. (Handlungen und Unterlassungen gegen die körperliche Sicherheit überhaupt.)

Anlangend die Uebertretung des § 314 St.-G., unterliegt es wohl keinem Zweifel, dass das auf dem in der Fahrt begriffenen Personenzuge der Kremsthalbahn befindliche Zugspersonale, welchem die Angeklagten im kritischen Momente zuwinkten, zu den im § 68 St.-G. genannten Personen gehört, dass sich dasselbe weiters auch in Vollziehung seines Dienstes, nämlich der Weiterbeförderung des mehrfach erwähnten Zuges, befand, darin beirrt und hiedurch an der Vollziehung seines Dienstes gehindert wurde. Allein das im § 314 St.-G. bezeichnete Delict setzt die Absicht des Thäters voraus, den Dienst behindern zu wollen; diese Absicht hatten die Angeklagten nach der Feststellung des Gerichtes nicht, und dass diese Feststellung auf einer irrigen Schlussfolgerung beruhen würde, kann nach dem festgestellten Thatbestande nicht behauptet werden. In dieser Richtung erscheint daher die von der Generalprocuratur erhobene Nichtigkeitsbeschwerde nicht begründet und wurde somit verworfen.

In der Richtung des § 431 St.-G. dagegen hat aber das B.-G. den strafrechtlichen Begriff der Gefahr viel zu enge gefasst, wenn es nur die unmittelbare Wirkung des durch festes Bremsen und plötzliches Anhalten des Zuges hervorgerufenen Ruckes in den Kreis seiner Erwägungen einbezieht. Gefahr ist jede Constellation von Verhältnissen, aus der sich eine Rechtsgüterverletzung entwickeln kann. Das B.-G. übersieht, dass das unvorhergesehene Anhalten des Zuges auf offener Strecke Unregelmässigkeiten im Zugsverkehre überhaupt herbeizuführen geeignet ist und dass schon daraus eine Gefahr für die Sicherheit des Betriebes, des reisenden Publicums und des Bahnpersonales sich ergeben kann.

Nr. 72. Entsch. des Preuss. Oberwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 26. Februar 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 5. S. 1121.)

§ 15. Fluchtlinienges. v. 2. Juli 1875. Strassenherstellungskosten. Stadtbahnbogen als Gebäude im Sinne des § 15.

Die Bogen der Berliner Stadtbahn sind an sich keine Gebäude im Sinne des § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875; sie können es aber durch gebäudeartigen Ausbau werden. Ist letzteres der Fall, so ist der Eisenbahnfiskus für die volle Länge der Strassengrenze zu den Strassenherstellungskosten beizutragen verpflichtet. Für die Beitragspflicht kommt es nicht darauf an, ob der Ausbau der Strasse dem Fiskus besondere Vortheile zugewendet hat oder nicht. Denn die Erlangung solcher Vortheile ist nicht zur gesetzlichen Voraussetzung für die Beitragspflicht gemacht.

Nr. 73. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 1. März 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 223.)

Eine Wegeinanspruchnahme setzt nicht nothwendig einen thatsächlichen Eingriff, welcher mit der öffentlichen Natur des Weges in Widerspruch steht, voraus, sie kann auch in dem Einschreiten der Wegepolizeibehörde gegenüber der Behauptung eines die Oeffentlichkeit des Weges beschränkenden Rechts zu finden sein.

Der Bezirksausschuss nimmt an, dass die Inanspruchnahme eines Weges durch die Polizeibehörde immer eine unberechtigte Verfügung über den Weg voraussetze, also einen thatsächlichen Eingriff, welcher mit der öffentlichen Natur des Weges in Widerspruch steht. Mit dieser Annahme schränkt der Vorderrichter die Voraussetzungen der Inanspruchnahme unrichtiger Weise zu sehr ein. Allerdings wird der Anlass zu einer Inanspruchnahme regelmässig darin liegen, dass derjenige, welcher die Oeffentlichkeit des Weges bestreitet und sein ausschliessliches Eigenthum an demselben behauptet, thatsächlich in die Oeffentlichkeit des Weges eingreift, indem er den Weg sperrt oder andere Massnahmen trifft, die den Verkehr auf dem Wege hindern oder stören. Aber das Einschreiten der Wegepolizei ist keineswegs auf solche Fälle beschränkt. Sie kann schon daraus Veranlassung zum Einschreiten nehmen, dass Jemand ein die Oeffentlichkeit beschränkendes Recht am Wege ausdrücklich behauptet. Denn schon damit tritt die Gefahr nahe, dass künftig auf Grund des behaupteten Rechts der Verkehr auf dem Wege gestört werden könnte, und die Wegepolizei ist unbedenklich berechtigt, solchen Störungen durch ihre Anordnungen vorzubeugen. Diese Grundsätze, welche der Gerichtshof schon wiederholt ausgesprochen hat (vergl. Preussisches Verwaltungsblatt Jahrg. XIII

S. 271, Entscheidungen Bd. XXXI S. 193), sind vom Vorderrichter verkannt.

Nr. 74. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 22. März 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 226.)

Zulässigkeit der Klage im Verwaltungsstreitverfahren auf Übernahme einer durch unanfechtbar gewordene wegepolizeiliche Verfügung angeordneten, aber noch nicht ausgeführten Leistung.

Nach § 56 Abs. 5 des Zuständigkeitsgesetzes kann im Verwaltungsstreitverfahren auch auf Uebernahme einer durch unanfechtbar gewordene wegepolizeiliche Verfügung angeordneten, aber noch nicht ausgeführten Leistung durch einen Dritten geklagt werden. Der § 56 a. a. O. begreift nicht nur Feststellungsklagen, deren Antrag auf grundsätzliche Feststellung der Verpflichtung lautet; vielmehr erlaubt die Wortfassung, auch Leistungsklagen, Klagen auf Uebernahme einer von der Wegepolizeibehörde angeordneten Naturalleistung, darunter zu stellen. Dabei kann allerdings der Streit über die Nothwendigkeit und Zweckmässigkeit der angesonnenen Leistung nur in einem solchen Umfange entschieden werden, als es die Nichtbetheiligung der Polizeibehörde zulässt, sodass der Einwand, dass eine Leistung anderer Art angebracht sei, nicht beachtet werden darf. Auch versteht es sich von selbst, dass das Recht der Polizeibehörde, sich an den Kläger zu halten, unter allen Umständen unberührt bleibt.

Nr. 75. Entsch. des Kassationshofes in Rom.

Vom 24. März 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 10. S. 371.)

Unterbrechung der Verjährung durch Reklamation nach Art. 146 der Tarifbedingungen.

Die Eisenbahn verlangte die Kassation des Urtheils des Appellrichters, indem sie darauf abstellte, dass die Klage wegen Ablaufs der sechsmonatlichen Verjährungsfrist abgewiesen werden müsse. Der Kassationshof verwarf das Kassationsbegehren, weil die Verjährung durch die Begehren und Reklamationen des Klägers unterbrochen worden sei, welche nach den Aussagen des Stationsvorstandes bei diesem angebracht und von ihm angenommen worden waren. Dabei sprach sich der Kassationshof dahin aus, dass wenn auch Art. 146 der Tarifbedingungen die Unterbrechung der Verjährung von der Einreichung der Reklamation in doppelter Ausfertigung bei dem Vorstand der Abgangs- oder der Bestimmungsstation abhängig mache, die Formalität der doppelten Ausfertigung keine conditio sine qua non für

eine wirksame Unterbrechung der Verjährung, sondern eine zur Sicherung des Reklamanten vorgeschriebene Formalität sei. Wenn also die Reklamation auch nicht in doppelter Ausfertigung gemacht worden sei, so könne dies deren Wert als Mittel zur Unterbrechung der Verjährung nicht beeinträchtigen. Dabei falle weiter in Betracht, dass neben den Vorschriften im Art. 146 der Tarifbedingungen auch die Bestimmungen des Civilgesetzbuches (Art. 2125) Geltung haben, wonach alle Akte, die eine Person, gegenüber welcher der Lauf der Verjährung unterbrochen werden soll, in Verzug setzen, die Wirkung einer Unterbrechung der Verjährung haben.

Nr. 76. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 27. April 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. Jahrg. 1901. Heft 5. S. 1119.)

Theilnahme an den städtischen Gemeindelasten. Anschluss an städtische Kanäle.

Wenn eine Stadtgemeinde als unterhaltungspflichtige Eigenthümerin der Strassen sich vorbehält, sämmtliche Arbeiten innerhalb der städtischen Strassen und Bürgersteige, die behufs Anschlusses von Kanalabstichen und Dachwässerableitungen erforderlich werden, auf Rechnung der Eigenthümer der anzuschliessenden Grundstücke selbst auszuführen oder damit bestimmte Unternehmer zu betrauen, so bilden die im Einzelfalle entstehenden Forderungen der Stadtgemeinde an die Eigenthümer weder Steuern noch überhaupt Gemeindelasten, vielmehr sind sie privatrechtlicher Natur und können auch durch Ordnungen, selbst wenn diese von der Aufsichtsbehörde genehmigt worden sind, die Eigenschaft öffentlich-rechtlicher Gemeindelasten nicht erhalten.

Nr. 77. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 3. Mai 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 232.)

Unterschied zwischen beschränkt öffentlichen und Kultur-(Interessenten-)Wegen. Zulässigkeit einer Auflage an den Wegebaupflichtigen, einen Weg auszubauen und ihn, falls er noch kein öffentlicher sein sollte, zuvor in einen solchen umzuwandeln.

Unter die öffentlichen Wege fallen zwar auch solche Wege, welche nur einem bestimmten Zwecke oder einer beschränkten Art des Gebrauches (als Kirch-, Schul- u. s. w. Wege) dienen. Nothwendige Voraussetzung für die Oeffentlichkeit solcher Wege ist aber stets, dass die Wege zu dem bestimmten Zwecke und für die beschränkte Art des Gebrauches Jedermann zugänglich sind, dem allgemeinen Gebrauche offen stehen. Die bei den Gemeinheitstheilungen ausgewiesenen Kulturwege oder Interessentenwege sind aber der Regel nach nicht für den allgemeinen Gebrauch bestimmt, sondern nur für einzelne

Interessenten zur Bewirthschaftung einzelner oder mehrerer Grundstücke. Sie sind deshalb regelmässig keine öffentlichen Wege.

Wenn die Wegepolizeibehörde im Interesse des öffentlichen Verkehrs von dem Wegebaupflichtigen den Ausbau eines solchen Weges fordert, gleichviel ob er schon ein öffentlicher Weg war oder nicht, so ist eine solche Anordnung rechtlich zulässig. Sie enthält stillschweigend die weitere Auflage, den Weg in einen öffentlichen umzuwandeln, sofern er dies noch nicht sein sollte.

Nr. 78. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 17. Mai 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 257.)

Brücken über öffentliche Flüsse. Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege.

1. Abweichend von dem Preussischen Allgemeinen Landrechte, aber in Uebereinstimmung mit dem gemeinen Rechte, sind nach dem Rechte der Provinz Hannover Brücken über öffentliche Flüsse nicht selbständige Verkehrsanstalten, sondern sie gehören in der Regel wegerechtlich zu den öffentlichen Wegen, in deren Zuge sie liegen.

2. Die Versetzung eines bestehenden öffentlichen Weges in eine andere rechtliche Klasse der öffentlichen Wege, die sog. Deklassirung, kann nicht Gegenstand eines Verfahrens gemäss § 57 des Zuständigkeitsgesetzes sein.

3. Das Verfahren gemäss § 57 des Zuständigkeitsgesetzes ist, soweit es sich nicht lediglich um die Einziehung, sondern um die Verlegung eines öffentlichen Weges handelt, nicht dazu bestimmt, dem Wegebaupflichtigen die Herstellung des Ersatzweges aufzugeben. Der Ausdruck „Verlegung" ist im § 57 a. a. O. in einem engeren Sinne gebraucht. Auch bei der Verlegung ist, ebenso wie bei der Einziehung, Gegenstand des Verfahrens nach § 57 nur der Ausspruch der Wegepolizeibehörde, dass ein öffentlicher Weg aufhören soll, öffentlicher Weg zu sein. Der Unterschied liegt nur darin, dass bei der Verlegung mit dem Bestehen oder der Herstellung eines Ersatzweges gerechnet wird, bei der Einziehung jedoch nicht. In beiden Fällen hat das Verfahren nach § 57 nur den Zweck, die Einwendungen gegen die Kassirung des bestehenden Weges zu prüfen. Der Wegebaupflichtige ist als solcher bei dem Verfahren gar nicht betheiligt. Freilich kann auch er die jedermann zustehende Klage aus § 57 a. a. O. erheben und einwenden, dass die beabsichtigte Verlegung im öffentlichen Interesse nicht nothwendig sei, ihm unverhältnissmässige Kosten mache u. s. w.; — allein auch wenn solche Einwendungen verworfen werden sollten, so würde damit ein vollstreckbares Urtheil gegen ihn

als Wegebaupflichtigen nicht vorliegen. Ueber die Herstellung des Ersatzweges müsste vielmehr in einem besonderen, durch eine wegebaupolizeiliche Anordnung auf Grund des § 56 a. a. O. einzuleitenden Verfahren entschieden werden, in welchem es dem Wegebaupflichtigen frei stände, alle derartigen Einwendungen von neuem geltend zu machen.

4. Die Wegepolizeibehörde kann nach ihrem Ermessen zunächst die Wegeverlegung gemäss § 57 oder die Herstellung des Ersatzweges gemäss § 56 des Zuständigkeitsgesetzes oder beide Angelegenheiten, wenn auch gesondert, so doch gleichzeitig betreiben. Sie muss aber in jedem Falle zum Ausdrucke bringen, dass die eine Massregel durch die andere bedingt sei.

5. Die Bestimmung im § 57 des Zuständigkeitsgesetzes besitzt blos subsidiäre Geltung. Die Wegepolizeibehörde hat über die Einziehung und Verlegung öffentlicher Wege nur zu befinden, wo die Zuständigkeit der Behörden nicht in anderen Bestimmungen des Zuständigkeitsgesetzes oder in besonderen Gesetzen abweichend geordnet ist.

Nr. 79. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
2. Senat. Vom 29. Mai 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 4. S. 892.)

Die gesetzmässige Kreiseinkommensteuerpflicht der „Kreiseingesessenen" erstreckt sich nicht auf die juristischen Personen, da diese nicht unter den Begriff der Kreiseingesessenen fallen.

Der Beklagte hat den Kläger wegen desjenigen Einkommens, welches ihm aus dem Betriebe der 1882 verstaatlichten vormals Hessischen Nordbahn im Kreise zufliesst, mit 1778,67 Mk. zur Kreiseinkommensteuer für 1898/99 herangezogen und zwar nicht, wie es richtig gewesen wäre, durch Vermittlung der einzelnen Betriebsgemeinden, sondern direkt (zu vergl. Friedrichs, die Kreisabgaben Seite 123).

Die hiermit in Bezug genommene Vorentscheidung hat dem Antrage des Klägers entsprechend auf Freistellung erkannt und damit jedenfalls im Ergebniss das Richtige getroffen, so dass das vom Beklagten noch eingelegte Rechtsmittel zu einem in der Sache für ihn günstigeren Spruche nicht führen kann.

Die Berechtigung desselben, den Fiskus von seinem Einkommen aus dem Betriebe der verstaatlichten Eisenbahn zu besteuern, hängt nach § 10 des Gesetzes vom 28. März 1882, G.-S. S. 21, davon ab, dass

1. nach den bei Erlass jenes Gesetzes bestehenden gesetzlichen Bestimmungen die kurhessischen Kreise zur Besteuerung des Einkommens von Eisenbahnaktiengesellschaften befugt waren, und
2. dass ihnen diese Befugniss nicht demnächst durch eine „anderweitige gesetzliche Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen“ entzogen ist.

Der Bezirksausschuss hat die Frage, ob die erste Voraussetzung zutrifft, offen gelassen, weil er der Ansicht ist, dass späterhin eine neue Regelung des betreffenden Besteuerungsrechts eingetreten sei, durch die eine etwaige frühere Steuerpflicht des Eisenbahnfiskus aufgehoben worden sei. Ob dieses richtig ist, ob insbesondere die unter 2 erwähnte „anderweitige gesetzliche Regelung der Kommunalbesteuerung der Eisenbahnen“ in den die Kreisabgabenpflicht des Fiskus ordnenden Vorschriften der Kreisordnung vom 7. Juni 1885 erblickt werden darf, wie solches der Vorderrichter thut, das erscheint nicht unzweifelhaft, doch bedarf diese Frage hier keiner Entscheidung, weil schon die — im Vordergrunde der Erwägungen stehende — erste der beiden Bedingungen für das Besteuerungsrecht nicht zutrifft. Die bis zur Einführung der Kreisordnung in Geltung gewesene Verordnung vom 9. September 1867, betreffend die Kreisverfassung im Gebiete des Regierungsbezirks Cassel, gab nämlich, indem sie sich den in den älteren Provinzen bestehenden Vorschriften (vergl. z. B. die die Rheinprovinz betreffende Verordnung vom 9. April 1846 — G.-S. S. 161) anschloss, in ihrem § 5 No. 3 den Kreisständen nur das Recht, „zu gemeinnützigen Zwecken . . . . die Kreiseingesessenen mit Beiträgen zu belasten“, und es kann kein Zweifel sein, dass der Gesetzgeber, welchem der u. a. schon in der östlichen Städteordnung vom 30. Mai 1853 festgehaltene Unterschied von physischen Einwohnern, juristischen Personen und Forensen geläufig sein musste, zumal er diesen Unterschied kurz zuvor in dem am 25. März 1867 erlassenen Gemeindeverfassungsgesetze für Frankfurt a. M. (§ 8) berücksichtigt hatte, mit dem Ausdrucke „Kreiseingesessenen“ die juristischen Personen nicht mit umfassen wollte. In dem Generalberichte der XI. Kommission über den Entwurf des Gesetzes vom 28. März 1882 wird denn auch ausdrücklich hervorgehoben, dass damals in Hessen-Nassau kein die Besteuerung der Eisenbahngesellschaften ermöglichendes Gesetz existirte (Verhandlungen des Abgeordnetenhauses Anl. Band II No. 105 Seite 1168). Wenn trotzdem, wie Beklagter behauptet, einige Kreise derartige Steuern erhoben haben, so war das unberechtigt und kann an der Rechtslage nichts ändern.

Nr. 80. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 23. Juni 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 309.)

Der Verwaltungsrichter kann nicht auf die Ertheilung einer zu Unrecht versagten baupolizeilichen Genehmigung erkennen.

Auf die Klage wegen Versagung eines Baukonsenses muss sich der Verwaltungsrichter darauf beschränken, die polizeiliche Verfügung, durch die der Baukonsens versagt ist, ausser Kraft zu setzen, wofern er die Gründe, auf welche die Versagung gestützt ist, für rechts- oder sachwidrig erachtet. Er kann aber nicht seinerseits den Baukonsens ertheilen oder die Polizeibehörde zur Ertheilung des Baukonsenses verurtheilen. Diese Ertheilung verbleibt vielmehr immer Aufgabe der Polizeibehörde selbst, der Verwaltungsrichter hat nur über die Aufrechterhaltung oder Aufhebung der bestimmten polizeilichen Verfügung zu entscheiden, die allein den Gegenstand des Streitverfahrens bilden kann. Allerdings darf die Polizei bei der erneuten Prüfung des Baugesuches auf die von dem Verwaltungsrichter für rechts- oder sachwidrig erklärten Versagungsgründe nicht wieder zurückgreifen, aber es bleibt ihr unbenommen, das Gesuch eintretendenfalls aus anderen Gründen abzuweisen.

Nr. 81. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
Vom 23. Juni 1900.

(Fischer-Schelcher, Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzgeb. etc. Bd. 23. Heft 1/3. S. 178.)

Unzulässigkeit des Rechtsweges. Beseitigung von Ueberbrückungen, mit denen die an einer Chaussee belegenen Grundstücke an diese eigenmächtig angeschlossen worden sind.

Wenn, wie der Berufungsrichter unter Berufung auf einen Ausspruch des Oberverwaltungsgerichts (Entsch. XVIII S. 240) annimmt, dem Anlieger an einer öffentlichen Strasse (Landstrasse) das Recht zuzugestehen ist, seine Besitzungen durch private Zugänge an die öffentliche Strasse anzuschliessen, so kann diese Befugniss nur als ein Ausfluss des Gemeingebrauchs angesehen werden, dem nach § 7 Theil II Titel 15 des Allgemeinen Landrechts die Land- und Heerstrassen unterliegen. Ein privatrechtliches, servitutisches Verhältniss, wie es in der Rechtsprechung des Reichsgerichts zwischen den städtischen Strassen und den daran belegenen bebauten Grundstücken angenommen wird (Entsch. VII S. 213), kann in Ansehung der Landstrassen und der daran belegenen Grundstücke aus dem Gesetze oder stillschweigender Uebereinkunft (wie in jenem Falle) nicht hergeleitet werden. Zur Herstellung eines solchen Rechtsverhältnisses bedürfte es eines besonderen privatrechtlichen Titels, der hier nicht in Frage steht. Mit Recht hat

daher der Berufungsrichter angenommen, dass es sich lediglich um eine von dem Beklagten auf Grund öffentlichen Rechts in Anspruch genommene und ausgeübte Befugniss handelt, über die nicht die Gerichte, sondern die für die Wegepolizei zuständigen Behörden (§ 55 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883) zu entscheiden haben. Was die Revision dagegen vorbringt, trifft nicht zu.

Entscheidend für die Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges ist nicht allein, ob der Grund, sondern auch, ob der Gegenstand des Rechtsstreits, im Fall der negatorischen Eigenthumsklage also die abzuwehrende Beschränkung des Eigenthums, dem Privat- oder dem öffentlichen Rechte angehört. Es kann also nicht schon daraus die Zulässigkeit des Rechtsweges hergeleitet werden, dass die Klage auf das mittelst Auflassung erworbene Eigenthum der Klägerin an der fraglichen Chausseestrecke, also auf ein privatrechtliches Fundament sich stützt, wobei auch zu berücksichtigen, dass die privaten Rechte des Wegeeigenthümers durch die öffentliche Bestimmung des Weges wesentlich modifizirt und eingeschränkt sind.

Wenn ferner die Revision darauf hinweist, dass der Chausseegraben, um dessen Ueberbrückung es sich handelt, dem öffentlichen Verkehre nicht dient, so ist dies für die Frage der Zulässigkeit des Rechtsweges ohne Belang, weil der Graben kein selbständiges Vermögensobjekt bildet, vielmehr nothwendig zur Chaussee gehört, gleichviel, ob er als Theil der ganzen Anlage oder als Zubehör der Chaussee selbst angesehen wird (vergl. Germershausen, Wegerecht I S. 55, Entsch. d. O.V.G. XX S. 236). Ueberdies wird nicht bloss der Graben, sondern auch der Wegekörper selbst durch eine von dem Anlieger hergestellte Auffahrt oder Ueberbrückung berührt. Dass unter Umständen der Anlieger wegen eines durch eigenmächtige Herstellung einer solchen Einrichtung dem Wegeeigenthümer verursachten Schadens von diesem vor Gericht in Anspruch genommen werden könnte, ist nicht zu bezweifeln. Darum handelt es sich aber hier nicht, sondern darum, ob der Eigenthümer einer öffentlichen Chaussee als solcher der Anlage von Uebergängen von den benachbarten Grundstücken zur Chaussee widersprechen und die Beseitigung der bereits angelegten Ueberbrückungen verlangen kann.

Das ist eine Frage öffentlichen Rechts, die nicht von den Gerichten zu entscheiden ist.

Nr. 82. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 4. Juli 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 5. S. 1129.)

Beginn der Mitgliedschaft einer Betriebskrankenkasse.

Mitglieder einer Betriebskrankenkasse werden mit dem Zeitpunkte, wo sie ins Leben tritt, alle versicherungspflichtigen Personen, welche damals zum Betriebe gehörten, auch wenn sie vorher Mitglieder der Gemeindekrankenversicherung oder Ortskrankenkasse und als solche schon erkrankt waren.

Nr. 83. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 4. Juli 1900.

(Entsch. d. O.-V.-G. Bd. 37. S. 386.)

Der Versicherungszwang im Sinne des § 1 Krank.-Vers.-Ges. besteht auch für die Sonn- und Festtage sowie für die Tage, an welchen die Arbeit thatsächlich nicht zu leisten ist, und gleichviel ob Lohn für die Tage der Unterbrechung gezahlt wird.

Das Krankenversicherungsgesetz unterwirft im § 1 dem Versicherungszwange nur solche Personen, welche gegen Gehalt oder Lohn in gewissen Betrieben beschäftigt sind, sofern nicht die Beschäftigung ihrer Natur nach eine vorübergehende oder durch den Arbeitsvertrag im voraus auf einen Zeitraum von weniger als eine Woche beschränkt ist. Das „beschäftigt sein“ ist jedoch nicht in dem Sinne wörtlich zu nehmen, dass der Versicherungszwang nur für die Tage besteht, während welcher Arbeit thatsächlich geleistet wird. Zweifellos besteht der Versicherungszwang im Sinne des Gesetzes auch für die Sonn- und Festtage, obschon an ihnen nicht gearbeitet zu werden pflegt und in gewissen Betrieben sogar nicht gearbeitet werden darf. Allerdings nicht unbedingt schon deshalb, weil bis zu ihnen Arbeit geleistet worden ist, wohl aber dann, wenn es sich bei der Einstellung der Arbeit an den Sonn- und Festtagen als den Tagen der Ruhe nur um eine Unterbrechung der Arbeit unter Aufrechterhaltung des Arbeitsvertrages für die Folge handelt.

Es ist ferner mit dem Gesetze sehr wohl vereinbar, auch an Werktagen, an denen Arbeit thatsächlich nicht zu leisten ist und nicht geleistet wird, sei es aus Gründen in der Person des Arbeitgebers, z. B. Betriebsstörung, oder aus Gründen in der Person des Arbeiters, z. B. Urlaub, den Versicherungszwang mit der sich hieraus ergebenden Pflicht zur Zahlung der Kassenbeiträge auch für die Zeit der Unterbrechung der Arbeitsleistung als fortdauernd zu erachten, sofern nur Einverständniss darüber besteht, dass der Arbeitsvertrag unberührt bleibt und der Arbeiter inzwischen und nach Ablauf der Unterbrechung zur Verfügung des Arbeitgebers steht.

Auch darauf kommt es nicht einmal entscheidend an, ob für die Zeit der Unterbrechung der Arbeitsleistung Lohn gezahlt wird, sondern nur darauf, ob ein Arbeitsverhältniss gegen Ablohnung vorliegt, ob also vor und nach der Unterbrechung der Arbeitsleistung eine dem Arbeiter die Erfüllung der Beitragspflicht ermöglichende Lohnzahlung erfolgt.

Nr. 84. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 10. Juli 1900.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 52. S. 631.)

Unter dem Ausdrucke „Dienstverhältniss“ in der Tarifnummer 73 Abs. 2 des Stempelsteuergesetzes ist nicht etwa nur ein privatrechtliches Dienstverhältniss, sondern auch das öffentlich-rechtliche Beamtenverhältniss zu verstehen.

Das Berufungsgericht erwägt dann Folgendes: Seinem natürlichen Wortsinne nach begreife Dienstverhältniss jedes Verhältniss, kraft dessen der Eine dem Anderen zur Leistung von Diensten verpflichtet sei, und in diesem Sinne sei auch das Verhältniss des Beamten zum Staat oder der sonst öffentlich-rechtlichen Körperschaft, in deren Diensten er stehe, ein Dienstverhältniss. Diesem Wortsinne entspreche auch das Wesen des dem öffentlichen Rechte angehörenden Beamtenverhältnisses, und wenn auch zwischen diesem und dem privatrechtlichen Dienstverhältniss insofern ein charakteristischer Unterschied bestehe, als bei jenem zugleich auf der einen Seite ein Gewaltverhältniss, auf der anderen eine besondere Gehorsamstreue und Dienstpflicht begründet sei, so bleibe es doch stets ein Dienstverhältniss; es sei nur ein solches besonderer Art. Demgemäss sei in zahlreichen Gesetzen das Beamtenverhältniss als Dienstverhältniss bezeichnet, wofür der Berufungsrichter ausser dem schon von dem ersten Richter in Bezug genommenen § 69 Theil II Titel 10 Allgemeinen Landrechts, dem Gesetze vom 21. Juli 1852, betreffend die Dienstvergehen der nichtrichterlichen Beamten, dem Pensionsgesetz vom 27. März 1872, dem Kautionsgesetz vom 25. März 1873, dem Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873, dem Kommunalbeamtengesetz vom 30. Juli 1899, noch auf das Reichsgesetz über die Kautionen der Reichsbeamten vom 2. Juni 1869 und das Gesetz über die Erweiterung des Rechtsweges vom 24. Mai 1861 verweist. In Uebereinstimmung hiermit seien auch, — so legt der Berufungsrichter weiter dar — von der Rechtsprechung Rechtssätze, die zunächst nur auf das privatrechtliche Dienstverhältniss Bezug hätten, entsprechend auf das Beamtenverhältniss angewendet worden. Endlich treffe auch der gesetzgeberische Grund für diese Ausnahmebestimmung bei dem Dienstverhältnisse des öffentlichen Rechts nicht minder zu, wie bei dem privatrechtlichen Dienstverhältniss.

Allen diesen im Einzelnen noch näher ausgeführten, erschöpfenden Erwägungen ist lediglich beizutreten und hat das Revisionsgericht ihnen nichts hinzuzufügen.

Nr. 85. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 25. September 1900.

(Allgem. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 40. S. 576.)

Die Erklärung einer Partei, auf den Schaden, der durch die Nichtavisirung entstehen könnte, zu verzichten, ist giltig.

Wenn das Bahnorgan trotz Anfrage, ob ein nicht zu avisirendes Gut eingelangt ist, von dem Einlangen des Gutes die Partei nicht verständigt, so liegt zwar ein Verschulden der Bahn vor, aber dieses Verschulden ist nicht als ein grobes anzusehen.

Das hier in Frage kommende Frachtgeschäft ist nach dem internationalen Uebereinkommen vom 14. October 1890, R.G.Bl. Nr. 168 für 1892, zu beurtheilen.

Es ist nach den eigenen Angaben der Klage zweifellos, dass die hier in Frage kommenden Fische vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit und in Folge des von selbst im Laufe der Zeit eingetretenen Schmelzens des Eises verdorben sind. Es ist auch richtig, dass mit Rücksicht auf die Entfernung von 997 Kilometer gemäss Art. 14 I. Ue. und § 6 der Zusatzbestimmung zu Art. 14 zur Zeit der Auslieferung des Gutes, am 12. April 1900, die Lieferfrist noch nicht abgelaufen war und dass die Bahn für den durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes während der gesetzlichen Lieferungsfrist eingetretenen Verderb des Gutes nicht haftbar ist. Allein der Transport der fraglichen Fische war nach dem auf dem Frachtbriefe ersichtlichen Stempel bereits am 10. April 1900 beendet, und die Bahn ist gemäss Art. 19 I. Ue. und § 68 Betr.-Regl. verpflichtet gewesen, nach Ankunft des Gutes über Anfrage des Klägers oder seines bei der Bahn ausgewiesenen Bevollmächtigten nach Ankunft und Bereitstellung des Gutes ohne Rücksicht darauf, ob die Lieferfrist bereits abgelaufen ist, dasselbe auszufolgen. Die Beklagte kann sich daher nicht darauf berufen, dass die Lieferfrist noch nicht abgelaufen war und dass sie, die Beklagte, für den durch die natürliche Beschaffenheit des Gutes während der Lieferfrist entstandenen Schaden nicht verantwortlich sei.

Allein die Bahn hat sich mit Recht auf die Erklärung der Klagsfirma vom 4. November 1893 berufen; diese Erklärung ist für die Klagsfirma nach den für den Eisenbahntransport bestehenden Bestimmungen bindend. Zufolge Art. 19 I. Ue. kommt vorliegend § 68 Betr.-Regl. und die hiezu erlassene Zusatzbestimmung II zur Anwendung. Demzufolge kann die sonst gemäss § 68 Betr.-Regl. der Bahn obliegende Benachrichtigung unterbleiben, wenn der Empfänger sich dieselbe verbeten hat,

und nach Zusatzbestimmung II hat der Empfänger für diesen Fall eine Erklärung in der Bestimmungsstation auszustellen. Diese Erklärung hat nun die Klagsfirma in dem Schreiben vom 4. November 1893 (Beil. ·/2) ausgestellt. — In dieser Erklärung hat die Klagsfirma auf jeden Ersatz des Schadens verzichtet, welcher „aus diesem Zugeständnisse überhaupt entsteht". Eine Folge des Zugeständnisses, dass die Avisirung unterbleiben, und die einlangenden Güter vom Bevollmächtigten des Klägers abzuholen und diesem auszufolgen seien, ist es, dass die Klagsfirma nicht sofort vom Einlangen des hier in Frage kommenden Gutes verständigt wurde. Hätte sich der Kläger die Avisirung nicht verbeten, so wäre sofort von dem hiemit betrauten Bureau, noch bevor der Frachtbrief dem Cassier übergeben worden wäre, die Avisirung des Klägers erfolgt. — In Folge des Zugeständnisses, dass die Avisirung unterbleibe und der Bevollmächtigte des Klägers die Güter abhole, konnte es geschehen, dass der betreffende Frachtbrief ohne vorherige schriftliche Avisirung bei der Casse verblieb und der Cassier, wahrscheinlich durch ein Versehen, es unterliess, den Bevollmächtigten des Klägers von dem Vorhandensein des Frachtbriefes zu verständigen. — Auf den durch diese Weise entstandenen Schaden hat die Klagsfirma in der bezogenen Erklärung Verzicht geleistet und kann daher aus diesem Grunde jetzt einen Schadenersatz nicht mehr geltend machen, es sei denn eine böse Absicht oder grobes Verschulden des Cassiers erwiesen worden. Sicherlich liegt ein Verschulden der Bahn vor, allein die Klagsfirma hat keine Thatsache angeführt, aus welcher auf ein grobes Verschulden geschlossen werden könnte, ja es konnte sogar weder von der Klagsfirma noch von der Bahn die Ursache angegeben werden, aus welcher eine Verständigung des Bevollmächtigten der Klagsfirma vom Vorhandensein des fraglichen Frachtbriefes unterblieb. Wenn aber auch angenommen werden wollte, dass der in der Erklärung der Klagsfirma vom 4. November 1893 enthaltene Verzicht sich nicht auf den vorliegenden Fall beziehe, so liegt doch der Fall vor, dass der Anspruch der Klagsfirma gemäss Art. 44 I. Ue. erloschen ist.

Das Gericht ist zwar der Ansicht, dass die Bestimmung des Art. 44, Einleitung, hier nicht Anwendung finde und dass demnach der Anspruch vorliegend nicht schon deshalb erloschen war, weil der Bevollmächtigte der Klagsfirma die Fracht bezahlt und das Gut anstandslos übernommen hat, indem der Mangel äusserlich nicht erkennbar war. Allein der Anspruch der Klagsfirma ist gemäss Art. 44, Z. 4, erloschen, weil die Klagsfirma es unterlassen hat, unmittelbar nach Entdeckung des Schadens oder spätestens sieben Tage nach Empfangnahme des

Gutes den Antrag auf Feststellung gemäss Art. 25 bei der Eisenbahn oder dem zuständigen Gerichte anzubringen.

Nr. 86. Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe.
1. Civil-Senat. Vom 26. September 1900.
(D. Jur.-Zeitg. Jahrg. VI. Nr. 18. S. 416.)

In der Unterlassung nothwendiger Sicherungsmassregeln liegt ein Verschulden der Bahn, auch wenn dieselben in der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands nicht vorgesehen oder von der Aufsichtsbehörde nicht angeordnet worden sind.

Trotzdem an dem Bahnübergang, der wegen der Unübersichtlichkeit des Geländes als gefährlich festgestellt wurde, keinerlei Zugschranke oder Bewachung stattfand, wurde vom LG. ein Verschulden der Bahnverwaltung an der Zerstörung des Fuhrwerkes des Kl. durch Zusammenstoss mit dem Zuge um deswillen verneint, weil nach der Bahnordnung für die Nebenbahnen Deutschlands die staatliche Aufsichtsbehörde bestimme, ob und an welchen Stellen Wege durch Schutzwehren oder durch andere Sicherheitsvorrichtungen zu sichern seien, eine solche Bestimmung für den fraglichen Wegübergang nicht erfolgte und im Hinblick auf die sonstigen Vorschriften der Bahnordnung (über die Aufstellung der Warnungstafeln, Abgabe der Signale u. s. w.) entbehrlich schiene, endlich die Bahnordnung eine Bewachung von Strassenübergängen nur bei einer — hier nicht in Frage stehenden — Geschwindigkeit von mehr als 15 km in der Stunde fordere. Diese Ausführungen sind rechtsirrtümlich. Angesichts der Gefährlichkeit des Ueberganges durfte es die bekl. Privatbahngesellschaft bei den in der Bahnordnung vorgesehenen, aber nicht ausreichenden Signalen u. s. w. nicht bewenden lassen, sondern musste Sorge tragen, dass der Uebergang beim Herannahen von Zügen überhaupt nicht oder nur unter Ausschluss jeder Gefahr passiert werden konnte. That sie dies nicht. so haftet sie nach den Grundsätzen des Civilrechts für ihr ausserkontraktliches Verschulden, einerlei, ob den Vorschriften der Bahnordnung genügt wurde und ob die staatliche Aufsichtsbehörde von der Befugnis, darin vorgesehene bestimmte Anordnungen zu treffen, Gebrauch gemacht hat oder nicht.

Nr. 87. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
4. Civil-Senat. Vom 11. Oktober 1900.
(Entsch. i Civils. Bd. 47. Nr. 12. S. 41.)

1. Verfolgung von Rechtsansprüchen aus dem Gesetze, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten, vom 31. März 1873.
2. „Entscheidung“ im Sinne des § 150 dieses Gesetzes.

Die vorderrichterliche Auffassung beruht auf einer Verkennung der Vorschriften der §§ 149, 150 des Reichsbeamtengesetzes. Diese haben,

wie die §§ 1. 2 des preussischen Gesetzes über die Erweiterung des Rechtsweges vom 24. Mai 1861, denen sie ausweislich der Gesetzesmaterialien nachgebildet sind, sowie die §§ 113. 114 des Reichsmilitärpensionsgesetzes vom 27. Juni 1871 nur Rechtsansprüche des Beamten, die allein im Wege der Klage verfolgt werden können, im Auge. Die Entscheidung der obersten Reichsbehörde hat daher nur solche Ansprüche des Beamten zum Gegenstande, und sie ist endgültig getroffen, wenn die Feststellung dieser Ansprüche bestimmt und ohne Vorbehalt etwaiger anderweiter Regelung im Verwaltungswege stattgefunden hat. Alle Bewilligungen, die nicht auf einem Rechtstitel beruhen und die aus Billigkeits- oder Zweckmässigkeitsgründen von der Behörde gewährt werden können, die also keinen Gegenstand der Verfolgung im Wege der Klage bilden, wie dies auch auf die Fälle des § 52 des Reichsbeamtengesetzes zutrifft, stehen als solche ausserhalb der nach § 150 a. a. O. zu treffenden Entscheidung.

Wird aber von diesen Grundsätzen ausgegangen, so ist die Verfügung des Kriegsministeriums vom 12. Februar 1895 als diejenige Entscheidung anzusehen, die die Voraussetzung für eine von dem Kläger gegen den Reichsfiskus zu erhebende Klage bildet, und mit deren Bekanntmachung an den Kläger die sechsmonatige Ausschlussfrist zu laufen begonnen hat. Nach dem Wortlaute der Verfügung ist der Kläger mit der gesetzlichen Pension in den Ruhestand versetzt und deren Betrag ist ohne Vorbehalt auf 4221 M. für das Jahr fixiert worden.

Eine gleiche Auffassung liegt dem Urteile des vormaligen Reichsoberhandelsgerichts vom 21. Februar 1879,

Entsch. des R.O.H.G.'s Bd. 24 S. 411, 414,

zu Grunde, woselbst ausgeführt ist, dass derjenige Erlass der obersten Reichsbehörde, welcher einem Reichsbeamten auf seinen Antrag auf Versetzung in den Ruhestand eröffnet, dass seinem Antrage stattgegeben und die ihm zustehende Pension auf den und den Betrag bestimmt werde, diejenige Entscheidung ist, von deren Kundmachung die Frist für die Beschreitung des Rechtsweges beginnt, und dass dem beteiligten Beamten nicht freisteht, den Beginn dieser Frist durch beliebig zurückzuhaltende oder bei der Reichsbehörde einzubringende, an keine Zeitschranke gebundene Bitten oder Anträge auf Erhöhung des bestimmten Pensionsbetrages hinauszuschieben. Auch das Reichsgericht hat sich in dem Urteile vom 25. September 1893,

Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 31 S. 125. 130,

auf denselben Standpunkt gestellt. In dem dortigen Rechtsfalle hat es sich zwar um die Anwendung des Reichsmilitärpensionsgesetzes vom

27. Juni 1871 gehandelt; in Ansehung der Beurteilung der hier streitigen Frage waltet jedoch zwischen diesem Gesetze und dem Reichsbeamtengesetze eine Verschiedenheit nicht ob.

Im vorliegenden Falle tritt hinzu, dass die Verfügung vom 12. Februar 1895 durch die späteren Bescheide des Kriegsministeriums vom 25. Mai 1895 und 8. April 1896 ausdrücklich aufrecht erhalten ist, und auch in diesen Bescheiden ist besonders zum Ausdrucke gelangt, dass die Festsetzung nur den Rechtsanspruch des Klägers betrifft, indem in dem ersteren hervorgehoben ist: es ergebe sich eine aus eigenem Rechte (des Klägers) pensionsfähige Dienstzeit von 34 Jahren 8 Monaten und 25 Tagen, und in dem letzteren eine anderweite Feststellung der pensionsfähigen Gesamtdienstzeit, als die in den Vorbescheiden getroffene abgelehnt ist.

Wenn die Vorderrichter sodann ausgeführt haben, dass der Zweck der Bestimmung des § 150 a. a. O. sei, die Klage nicht eher zuzulassen, als bis ein Anlass dazu vorhanden sei, ein solcher Anlass aber fehle, so lange nicht feststehe, welche Pensionsbeträge dem Beamten thatsächlich zugebilligt werden würden, so ist auch dem nicht beizutreten. Die Frist zur Erhebung der Klage ist vom Gesetze gestellt, damit in möglichst kurzer Zeit klargelegt werde, welche rechtlichen Ansprüche dem Beamten gegen den Fiskus zustehen, und entsprechend, welche Verpflichtungen dem Fiskus dem Beamten gegenüber obliegen. Der Beamte ist an die Frist gebunden, und ein Anlass zur Klage ist dann gegeben, wenn die oberste Reichsbehörde über den Rechtsanspruch des Beamten endgültig entschieden hat, der Beamte aber seinerseits geltend machen will, dass ihm ein weitergehender Rechtsanspruch zustehe.

Nach Lage der Sache kann es keinem Bedenken unterliegen, dass es der Kläger selbst erkannt hat, dass über seine rechtlichen Ansprüche durch die Verfügung des Kriegsministeriums vom 12. Februar 1895 endgültige Entscheidung getroffen war. Er hätte deshalb, wenn er, wie solches in der gegenwärtigen Klage geschehen ist, behaupten wollte, dass ihm ein Recht auf Anrechnung der von ihm im Gemeinde-, Kirchen- und Privateisenbahndienste zugebrachten Zeit zustehe, dieses Recht innerhalb sechs Monaten seit der Zeit der Bekanntmachung der Entscheidung im Wege der Klage gegen den Fiskus geltend machen müssen, und da er dies unterlassen hat, ist er des Klagerechtes verlustig gegangen.

Nr. 88. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 25. Oktober 1900.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 47. Nr. 54. S. 241.)

Eine juristische Person, insbesondere der Staat, haftet ausserkontraktlich nur für unerlaubte Handlungen derjenigen Organe oder Angestellten, welche als Willensorgane anzusehen sind. (Gemeines Recht.)

Der Klaganspruch betrifft den Ersatz des Schadens, der dem Kläger durch einen Unfall entstanden sei, von welchem er infolge einer plötzlich entstandenen Senkung einer Stelle des Fahrweges zwischen dem Amerikaquai und dem O'Swaldquai in Hamburg betroffen worden ist. Das Landgericht hat den hamburgischen Staat hierfür deswegen für verantwortlich erklärt, weil jene Senkung auf ein Verschulden zweier Staatsbeamten, des Baumeisters Sch. und des Inspektors L., zurückzuführen sei, insofern diese versäumt hätten, durch pflichtgemässe Aufsicht eine mangelhafte Untermauerung der betreffenden Stelle der Strasse, welche kurz vorher bei Gelegenheit einer Veränderung an der Sielanlage vorgenommen war, zu verhindern. Das Berufungsgericht hat dagegen die Frage wegen des Verschuldens jener Beamten offen gelassen und die Klage deshalb abgewiesen, weil dieselben nicht zu denjenigen Willensorganen des hamburgischen Staates gehören, deren Handlungen in Ansehung der Deliktshaftung gemeinrechtlich als eigene Handlungen des Staates zu gelten haben würden. Diese Entscheidung verstösst nicht, wie der Revisionskläger hat ausführen wollen, gegen gemeinrechtliche Normen.

Mit Recht ist das Oberlandesgericht davon ausgegangen, dass durch gemeines deutsches Gewohnheitsrecht die juristischen Personen, die nach römischem Rechte für deliktsunfähig galten, in dieser Beziehung den physischen Personen gleichgestellt worden sind, insofern die rechtswidrigen Handlungen der sie vertretenden Willensorgane, soweit diese in Angelegenheiten der juristischen Person handeln, privatrechtlich als Handlungen dieser selbst aufzufassen sind, dass aber abgesehen hiervon die juristischen Personen in dem fraglichen Punkte auch nicht etwa dadurch den physischen Personen gegenüber ungünstiger gestellt sind, dass sie für Verschuldungen aller ihrer Angestellten und Vertreter auch in Fällen hafteten, wo dies einer physischen Person nicht obliegen würde. In diesem Sinne sind auch viele Entscheidungen des Reichsgerichtes ergangen, übrigens nicht nur für das gemeine Recht, sondern auch für das preussische Landrecht, für welches aus der Bestimmung des § 82 Tl. II Tit. 6 dasselbe Ergebnis gezogen worden ist. Allerdings ist in neuerer Zeit vom I. Civilsenat in Sachen des Reichsfiskus wider die Norddeutsche Versicherungsgesellschaft u. Gen.,

Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 39 S. 184flg., auch bei Seuffert, Archiv Bd. 53 Nr. 74,

die juristische Person für haftbar erklärt worden für widerrechtliches Verhalten nicht bloss ihrer Willensorgane, sondern aller solchen Angestellten, die verfassungsmässig innerhalb des ihnen angewiesenen Geschäftskreises zum selbständigen Handeln für sie berufen seien; aber mit Recht hat das Oberlandesgericht angenommen, dass es sich mit dem angeführten Urteile durch seine Entscheidung nicht in Widerstreit setze, weil dort wesentliches Gewicht auf den Umstand gelegt ist, dass damals ein Zuwiderhandeln gegen ein eine specielle Zwangspflicht auferlegendes Gesetz in Frage stand, während hiervon im gegenwärtigen Falle nicht die Rede ist, sodass nicht erörtert zu werden braucht, ob auch nur für Fälle jener Art der Ansicht des I. Civilsenates beizutreten sein würde. Auch die von dem Kläger angerufene Entscheidung des III. Civilsenates vom 27. Februar 1900 in Sachen des Bezirksverbandes Kassel wider L. und Gen. (gedruckt in den Beitr. zur Erläut. des deutschen Rechts Bd. 44 S. 715 flg.) kann den erkennenden Senat nicht zum Abgehen von seiner früheren Rechtsprechung oder zur Verweisung einer Vorfrage an die vereinigten Civilsenate veranlassen. Denn auch in dieser Entscheidung geht der III. Civilsenat davon aus, dass nur das Verschulden eines Willensorganes, nicht auch eines sonstigen Angestellten, der juristischen Person als deren eigenes Verschulden gelten kann; er hat nur keinen Grund gefunden, der Annahme des damaligen Berufungsgerichtes, dass der dort in Frage kommende Wegeaufseher ein solches Organ sei, entgegenzutreten.

Nr. 89. Entsch. des Tribunals in Mailand.

Vom 6. November 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 10. S. 362.)

Rückforderung zu viel erhobener Fracht. Beginn der Verjährungsfrist.

Die Verjährungsfrist im Falle der Rückforderung zu viel erhobener Fracht nach Art. 16 des Reglements vom 17. Januar 1886 ist die gleiche, wie die im Art. 146 der Tarifbestimmungen angesetzte. Sie beginnt aber erst mit dem Augenblick, wo der Interessent davon Kenntnis erhält, dass er mehr bezahlt hat, als er schuldig war. Da die Transportpreise gesetzlich festgestellt sind, so scheint es allerdings theoretisch dem Absender möglich zu sein, die Fracht für eine Sendung selbst zu bestimmen und einen aus unrichtiger Taxierung entstandenen Irrtum wahrzunehmen. Thatsächlich ist es aber schwierig, die nicht ganz einfachen Berechnungen zu machen; diese setzen die genaue Kenntnis der Tarife voraus, welche nicht jedem Absender zugemutet werden kann.

Aus diesem Grund hat der Gesetzgeber in dem erwähnten Art. 16 vorgeschrieben, dass die infolge irrtümlicher Anwendung des Tarifs zu viel oder zu wenig erhobenen Beträge von der Eisenbahn zu ermitteln und die zu viel erhobenen dem Berechtigten zurück zu erstatten sind.

Wenn die für eine Sendung zu viel erhobene Fracht bei Eilgut 0,50 L. und bei gewöhnlichem Gut 1 Lire erreicht, so haben die Eisenbahnen ohne Reklamation von sich aus die Parteien über den zu viel bezahlten Betrag zu benachrichtigen und die Rückzahlung auf Verlangen zu vollziehen.

Durch diese Gesetzesvorschrift ist der Transportgeber der Verpflichtung enthoben, die beim Transport angewendeten Taxberechnungen nachzusehen und zu prüfen, weil er vertrauensvoll erwarten darf, dass die Eisenbahn selbst prüfen und ihn pflichtgemäss in Kenntnis setzen werde, wenn er mehr bezahlt hat, als er schuldig war. Von dem Augenblick dieser Kenntnisgabe an befindet sich der Interessent in der Lage, sein Recht auf Rückerstattung des zu viel bezahlten Betrages geltend zu machen, und es beginnt daher die Verjährungsfrist erst mit diesem Zeitpunkt.

Da nun eine Kenntnisgabe überhaupt nicht erfolgt ist, so war die Einrede der Verjährung abzuweisen und die Klage gutzuheissen.

Nr. 90. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 13. November 1900.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 10. S. 360.)

Bei Liquidierung von im Rückvergütungswege gewährten Tarifnachlässen (Refaktien) besitzt der Berechtigte auch im Falle verzögerter Zahlung keinen Anspruch auf Zinsen.

Von vertraglichen Zinsen könne keine Rede sein; es handle sich nur um Verzugszinsen.

„Auf Grund der Anmeldung des Berechtigten hat die Bahn zu prüfen, ob die Voraussetzungen für die Frachtermässigung vorliegen, und hat sodann die Differenz, welche sich nach Berechnung des ermässigten Frachtsatzes ergibt, der Partei zurückzustellen. Damit also eine Rückerstattung stattfinde, muss die Partei bei der Bahn schriftlich erklären, dass sie von dem ermässigten Frachtsatze Gebrauch mache, und muss gleichzeitig den vorgeschriebenen Nachweis der Erfüllung aller Bedingungen für die ermässigte Fracht liefern. Aber erst wenn die Bahn festgestellt hat, dass die Voraussetzungen für den Anspruch auf die ermässigte Fracht vorliegen, und erst wenn die Bahn die ermässigte Fracht festgestellt hat, erwächst der Partei das Recht, die Rückzahlung des Differenzbetrages zu verlangen, welcher sich zwischen der bezahlten Fracht und der nachträglich nach der gewährten

Ermässigung berechneten Fracht ergibt. Das Gesagte muss daraus gefolgert werden, dass im Verordnungsblatt in der Rubrik: „Art der Durchführung der Frachtermässigung“, „der Rückvergütungsweg“ bezeichnet ist. So lange das Rückvergütungsverfahren, nämlich die Feststellung des von der Partei angemeldeten Anspruches, nicht durchgeführt ist, steht der Partei kein liquider Anspruch an die Bahn zu, nachdem weder in den Tarifen, noch im Betriebs-Reglement den Bahnen eine Frist zur Durchführung des Rückvergütungsverfahrens gesetzt ist. Da nach diesen Ausführungen die Berichtigung der Forderungen der Klagefirma erst in dem Momente beansprucht werden konnte, in welchem die Bahn die Anträge auf Rückvergütung erledigte, so waren vorliegend die Klageforderungen zur Zeit der Klageeinbringung noch nicht fällig, und es konnten weder die Anmeldungen der Klagefirma, noch die Urgenzschreiben derselben die Wirkung als Mahnungen im Sinne des Art. 288 österr. H.-G.-B. haben. Die Bahn hat erst nach Einbringung der Klage die der Klagefirma zukommende Rückvergütung festgestellt und zugleich geleistet. Es war deshalb ein Zinsenanspruch weder vor, noch nach der Einbringung der Klage entstanden und somit das Begehren auf Zahlung der Zinsen abzuweisen“.

Nr. 91. Entsch. des belgischen Kassationshofes [1]).
Vom 22. November 1900.

(Zeitschr. f. deutsch. bürgerl. Recht u. franz. Civilrecht. Bd. 32. Heft 6. S. 359.)

Art. 31, Ziff. 2. Internationales Übereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr. Haftpflicht für Brand des Frachtguts.

In Erw., dass ausweislich des angefochtenen Urtheils das verbrannte, dem Beklagten gehörige Material durch die klägerische Gesellschaft von Kiel ab nach dem Bestimmungsort Lüttich in einem offen gebauten, nicht mit einer Decke versehenen Wagen transportirt wurde;

in Erw., dass nach Art. 30 des internationalen Berner Uebereinkommens vom 14. Oktober 1890, welches durch das Gesetz vom 25. März 1892 für Belgien gültig erklärt worden ist, die Eisenbahn für den Verlust oder die Beschädigung des von ihr transportirten Gutes von der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung haftbar ist, sofern sie nicht beweist, dass die Ursache des Schadens in einem Verschulden des Verfügungsberechtigten, einer nicht aus einem Verschulden der Eisenbahn sich ergebenden Anweisung desselben, einem Fehler des Gutes oder in höherer Gewalt zu finden ist;

---

[1]) Siehe Vorentscheidung des Appellhofs in Lüttich vom 31. Jan. 1900 in dieser Zeitschr. Bd. XVII S. 313.

in Erw., dass nach Art. 31 Abs. 1 des besagten Uebereinkommens die Eisenbahn nicht für den Schaden haftbar ist, welcher den Gütern entsteht, die kraft der Bestimmungen des Tarifs oder der mit dem Absender getroffenen Vereinbarung in offen gebauten Wagen transportirt werden, jedoch unter der Bedingung, dass der Schaden aus der mit dieser Transportart verbundenen Gefahr entsteht;

in Erw., dass der Instanzrichter, nachdem er anerkannt und erklärt hat, die klägerische Gesellschaft habe weder zum Beweis gestellt noch den Beweis dafür erbracht, dass sie sich in einem der in Art. 30 des besagten Uebereinkommens vorgesehenen Fälle der Nichthaftbarkeit befunden habe, ausdrücklich feststellt, der Brand des transportirten Materials sei keineswegs das Ergebniss der mit dem Transport in offen gebauten Wagen verbundenen Gefahr, da diese Gefahr in der Regelwidrigkeit bestehe; dass ausserdem, wenn die transportirten Gegenstände mit Strohbändern umgeben und voneinander durch Strohmatten getrennt waren, diese besondere Art der Verpackung der Aufmerksamkeit der Eisenbahnbeamten, welche die besagten Gegenstände, so wie diese verpackt waren, angenommen hatten, nicht entgangen sei, da sie die Verpackung so wenig als gefahrdrohend ansahen, dass sie sogar den Wagen, auf welchem sich das in Brand gerathene Material befand, in der Nähe der Lokomotive in den Zug einstellten;

in Erw., dass es ohne Bedeutung ist, wenn das angefochtene Urtheil irrthümlich erklärt, die in Art. 31 Abs. 1 des besagten Uebereinkommens vorgesehene Ursache der Nichthaftbarkeit der Eisenbahn könne nur bei Gütern, nicht aber bei den verschiedenen, einen Bestandtheil des Transports bildenden Gegenständen Anwendung finden; dass es ebenfalls bedeutungslos ist, wenn der Instanzrichter erklärt hat, die Verpackung des Materials habe aus Strohbändern und Strohmatten, d. h. aus entzündlichen Stoffen bestanden, da er gleichzeitig, wie oben bemerkt, feststellt, die Verpackung sei sichtbar gewesen und die Bahnbeamten hätten nichtsdestoweniger das Material des Beklagten angenommen und an eine gefährliche Stelle des Zuges eingestellt;

in Erw., dass das angefochtene Urtheil durch die Entscheidung, nach der Lage der Sache sei die Haftbarkeit der Klägerin begründet gewesen, die Thatsachen in der Nachprüfung entzogener Weise gewürdigt hat und demnach den zur Begründung des Kassationsrekurses angeführten Gesetzesstellen nicht zuwider handeln konnte.

Nr. 92. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 1. Senat. Vom 7. Dezember 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 4. S. 894.)

Die von einer Gemeinde geforderten Handdienste sind allen Steuerpflichtigen in gleichem Umfange aufzulegen; es ist unzulässig, sie nach dem Massstabe der allgemeinen Steuerleistung zu vertheilen. Kommunalabgabengesetz § 68 Abs. 2.

„Spanndienste sind von den Grundbesitzern nach dem Verhältniss der Anzahl der Zugthiere, welche die Bewirthschaftung ihres im Gemeindebezirke belegenen Grundbesitzes erfordert, Handdienste von sämmtlichen Steuerpflichtigen „gleichheitlich" zu leisten". Dieser Wortlaut allein ergiebt schon, dass der Gesetzgeber nicht blos eine allgemeine Normativbestimmung für die Abfassung von Gemeindebeschlüssen über die Vertheilung von Naturaldiensten, sondern einen unmittelbar anwendbaren Vertheilungsmassstab hat vorschreiben wollen und vorgeschrieben hat. Für den ersten, von den Spanndiensten handelnden Theil des Satzes folgt dies so unmittelbar aus seiner Fassung, dass jeder Zweifel völlig ausgeschlossen ist; es muss aber auch von dem zweiten die Handdienste betreffenden gelten, denn die Annahme, dass der Gesetzgeber zwei Bestimmungen von ganz verschiedener Tragweite in denselben Satz zusammengefasst und mit gleichen Worten zum Ausdruck gebracht hat, ist schlechthin unzulässig. Ist aber die angezogene Bestimmung über die Handdienste als Feststellung eines unmittelbar anwendbaren Vertheilungsmassstabes aufzufassen, so kann das Wort „gleichheitlich" nur in dem Sinne von im gleichen Masse oder im gleichen Umfange verstanden werden; denn eine hiervon abweichende Auslegung ist mit dem Charakter der Bestimmung unvereinbar. Namentlich gilt dies von der durch den ersten Richter gebilligten Annahme des Beklagten, der in dem Wort „gleichheitlich" nur eine Bestimmung dahin, dass die Vertheilung der Handdienste nach gleichmässigen Grundsätzen zu erfolgen habe, finden will; denn eine derartige Bestimmung ist nicht unmittelbar anwendbar, sondern bedarf der Ergänzung durch Feststellung derjenigen dem Erforderniss der Gleichmässigkeit entsprechenden Grundsätze, die der Vertheilung zu Grunde zu legen sind.

Schon diese Erwägung allein ist entscheidend. Es entbehren aber auch die Gründe, welche von dem Beklagten und vom ersten Richter für die entgegengesetzte Auffassung angeführt werden, jeglichen Anhalts. Wenn beide die im Kommissionsbericht des Herrenhauses zu § 68 der Vorlage gemachte Bemerkung für sich anführen, so legen sie dieser eine Bedeutung bei, die sie nicht haben soll und nicht haben kann. Dort ist gesagt: „Es sei in Uebereinstimmung mit der Staatsregierung festgestellt worden, dass die Bestimmung, Handdienste sind von sämmt-

lichen Steuerpflichtigen gleichheitlich zu leisten, die analoge Anwendung der Bestimmungen des § 20 Abs. 2 über die Vorausbelastung einzelner Steuerpflichtiger nicht ausschliessen solle, sondern lediglich den Gegensatz zu den Spanndiensten bilde" (Drucksachen des Herrenhauses Session 1892/93 Aktenstück 90 S. 35). Damit ist indess nur dem Gedanken Ausdruck gegeben, dass das Wort „gleichheitlich" nicht deshalb gebraucht sei, um eine Mehr- oder Minderbelastung einzelner Theile des Gemeindebezirks oder einzelner Klassen von Gemeindeangehörigen auszuschliessen, sondern nur den von der Bestimmung über Vertheilung der Spanndienste abweichenden, also im Gegensatz zu ihr stehenden Massstab für die Aufbringung der Handdienste bezeichnen soll, aber nicht gesagt, dass „gleichheitlich" dieselbe Bedeutung habe, wie „nach gleichmässigen Grundsätzen". Eine derartige Auslegung würde vielmehr mit der bei den Berathungen im Abgeordnetenhause kundgegebenen Auffassung der Staatsregierung im Widerspruch stehen. Bei diesen hat der Regierungsvertreter gegenüber dem Einwande eines Kommissionsmitgliedes, dass die gleichheitliche Leistung eine Unbilligkeit in sich schliesse, weil von den kleineren Grundbesitzern, wie Büdnern und Häuslern, nicht dieselben Handdienste wie von den grösseren verlangt werden könnten, erwidert: „Das Wort „gleichheitlich" sage allerdings, dass zu den Handdiensten alle Steuerpflichtigen im gleichen Masse heranzuziehen seien, diese Bestimmung sei indess aus der erst kürzlich verabschiedeten Landgemeindeordnung für die östlichen Provinzen übernommen und erscheine deshalb gerechtfertigt, weil das Verhältniss, so lange die Handdienste in Natur geleistet würden, kaum anders geregelt werden könne" (zu vergl. der Kommissionsbericht in den Drucksachen des Abgeordnetenhauses, Session 1892/93, Aktenstück No. 128 S. 96 und das Protokoll über die Sitzung der Kommission am 7. Februar 1893 S. 4). Denn hier ist ganz unzweideutig ausgesprochen, dass „gleichheitlich" dieselbe Bedeutung hat, wie in gleichem Masse oder in gleichem Umfange. Mit Unrecht berufen sich also der Beklagte und mit ihm der erste Richter auf die Entstehungsgeschichte des Gesetzes, sie spricht nicht für, sondern gegen ihre Auffassung.

Wenn ferner der Beklagte und ebenso der erste Richter sich auf den „Geist" des Kommunalabgabengesetzes berufen und auszuführen versuchen, dass die Heranziehung nach gleichen Sätzen Unzuträglichkeiten zur Folge haben müsse, so kann dies gegenüber dem Nachweise, dass die Belastung der Steuerpflichtigen mit gleichen Leistungen vom Gesetzgeber bewusstermassen vorgeschrieben ist, keine Bedeutung für sich beanspruchen.

Nr. 93. Entsch. des Kassationshofes in Turin.

Vom 17. Dezember 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 8. S. 287.)

Internat. Übereink. Art. 44. Ital. H. G. B. Art. 415. Auch die Erhebung einer Schadensersatzforderung Seitens des Empfängers vor Ankunft des Gutes bewirkt, dass die Ansprüche desselben gegen die Eisenbahn nach Annahme des Guts und Zahlung der Fracht nicht erlöschen.

Die Bestimmung, dass durch die Zahlung der Fracht und die vorbehaltlose Annahme der Güter jeder Anspruch gegen den Frachtführer erloschen sei, kann die Berücksichtigung einer vor der Annahme eingereichten Schadenersatzforderung nicht ohne weiteres ausschliessen, da aus dem Wortlaut der von der Eisenbahn angerufenen Bestimmung nicht hervorgeht, dass der Vorbehalt immer und in jedem Falle gleichzeitig mit der Empfangnahme des Gutes erfolgen müsse. In der Regel wird allerdings die Empfangnahme des Gutes der geeignetste Moment für die Anbringung des Vorbehalts sein; aber ein vorher angebrachter Vorbehalt verliert seine Wirksamkeit nicht, wenn er durch die Umstände gerechtfertigt war und begründete Motive für die Annahme vorliegen, dass bei der Empfangnahme des Gutes auf die vorher angebrachte Reklamation nicht verzichtet wurde.

Diese Auffassung entspricht nicht nur dem Wortlaut, sondern auch dem Sinn der angeführten Bestimmung. Die Präsumption, dass mit Zahlung der Fracht und vorbehaltsloser Annahme des Gutes der Empfänger die Verrichtungen des Frachtführers billige, ist nicht begründet, wenn ein vorher abgegebener Protest des Empfängers vorliegt, aus dem die Absicht hervorgeht, eine Schadenersatzforderung auf Grund der Verrichtungen des Frachtführers geltend zu machen, und dieser Protest dem Frachtführer so rechtzeitig zugekommen ist, dass er seine Verteidigung gehörig vorbereiten konnte.

Nr. 94. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 17. Dezember 1900.

(Entsch. d. Reichsger. i. Civils. Bd. 47. Nr. 82. S. 328.)

Die Eisenbahnverwaltung haftet ausserkontraktlich für unerlaubte Handlungen eines Bahnwärters nicht, weil er nicht zu denjenigen Willensorganen gehört, deren Handlungen innerhalb ihres Geschäftskreises rechtsgeschäftlich als eigene Handlungen der Eisenbahnverwaltung gelten.

Der Kläger hatte sich in der Dunkelheit an einer einen Eisenbahnübergang absperrenden Schranke gestossen, welche der Bahnwärter R. rechtzeitig wieder zu öffnen versäumt hatte, war dadurch erheblich beschädigt worden und nahm nun die staatliche Eisenbahnverwaltung auf Schadensersatz in Anspruch. Das Berufungsgericht hielt die Voraus-

setzungen des § 1 des Reichshaftpflichtgesetzes nicht für gegeben, erklärte aber aus anderen Gründen den Anspruch für gerechtfertigt. Diese Entscheidung ist auf Revision des Beklagten vom Reichsgericht aufgehoben worden.

Aus den Gründen:

. . . . „Die Gründe des Berufungsgerichtes stehen in materieller Beziehung mit revisibeln Rechtsnormen in Widerspruch. Zunächst hat dasselbe die Haftung des Beklagten für die Beschädigung des Klägers auf das grobe Versehen gestützt, dessen sich jener in der Person des Bahnwärters R. als seines Willensorganes schuldig gemacht habe. Hierbei ist jedoch der Begriff des Willensorganes einer juristischen Person verkannt, bezw. gegen den § 82 A. L. R. II. 6 verstossen. Nach dieser Gesetzesvorschrift sollen Korporationen und Gemeinen in Rücksicht auf ihre Rechte und Verbindlichkeiten Dritten gegenüber den Einzelpersonen rechtlich gleichstehen. Hieraus hat man mit Recht gefolgert, dass es auch für sie eine Haftung aus unerlaubten Handlungen geben muss, damit sie nicht im Vergleiche mit den physischen Personen bevorzugt seien; aber andererseits ergiebt sich aus diesem Grundsatze auch nichts weiter, als dass eine juristische Person durch Handlungen derjenigen Willensorgane, deren Handlungen innerhalb ihres Geschäftskreises rechtsgeschäftlich als eigene Handlungen der juristischen Person gelten, sich auch eines Deliktes muss schuldig machen können. Dass zu solchen Willensorganen in Ansehung des preussischen Staates ein Bahnwärter nicht gehört, liegt auf der Hand. Abwegig ist die Darlegung des Oberlandesgerichtes, dass ein Bahnwärter in Verrichtung seines Dienstes vielfach selbständige Willensentschliessungen zu fassen und zu bethätigen habe; das ist freilich richtig, aber unerheblich; dasselbe gilt in Beziehung auf Einzelpersonen von jedem Dienstboten, ohne dass doch deshalb die bei Gelegenheit der Dienstverrichtungen von dem letzteren etwa begangenen unerlaubten Handlungen dem Dienstherrn angerechnet würden. Dementsprechend hat der urteilende Senat auch vor kurzem, am 25. Oktober 1900, in Sachen V. wider die Hamb. Finanzdeputation (Rep. VI. 158/00) erkannt; in dieser war allerdings das gemeine Recht anzuwenden; aber dieses unterscheidet sich im fraglichen Punkte materiell nicht vom preussischen Landrechte. Formell kommen aber in Ansehung des letzteren die Urteile des I. Civilsenates des Reichsgerichtes in den Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 39 S. 184 flg. und des III. Civilsenates in den Beiträgen zur Erläuter. des deutschen Rechtes Bd. 44 S. 715 flg., die dort auf den ersten Blick entgegenzustehen scheinen konnten, sogar nicht einmal in Betracht, weil auch diese nicht das preussische, sondern das gemeine deutsche Recht be-

treffen. Übrigens liegen von seiten des III. Civilsenates des Reichsgerichtes mehrfache Entscheidungen vor, welche allerdings zunächst wiederum für das gemeine Recht, im wesentlichen auf dem hier vertretenen Standpunkte stehen, insbesondere in den Sachen III. 194/93 (Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 32 S. 146 flg.), 324/98, 113/99, 244/99 und 245/99 (ebenda Bd. 45 S. 168 flg.); in der Sache III. 113/99 ist sogar in einem dem gegenwärtigen sehr ähnlichen Falle gerade die Eigenschaft eines Bahnwärters als Willensorganes des Eisenbahnfiskus verneint.

Ferner hat das Berufungsgericht die Verpflichtung des Beklagten zum Schadensersatze aus dem § 366 Nr. 9 St.G.B. abgeleitet, wo mit Strafe bedroht wird, wer auf öffentlichen Wegen Gegenstände, durch welche der freie Verkehr gehindert wird, aufstellt, hinlegt oder liegen lässt. Mit Recht hat hier der Beklagte zunächst gerügt, dass dies schon deshalb nicht zutrifft, weil jene Gesetzesbestimmung nur auf bewegliche Sachen passt, nicht aber auf eine mit dem Boden dauernd verbundene Anlage. Vor allem aber kommt in Betracht, dass die Meinung des Oberlandesgerichtes, der Beklagte würde auch ohne sein persönliches Verschulden für die Übertretung jener Vorschrift haften, ganz unhaltbar ist. Dergleichen ist wohl für Unterlassungsdelikte, wo es sich also um die Nichterfüllung einer gesetzlich auferlegten besonderen Pflicht handelte, bisweilen ausgesprochen worden, wie in dem vom Oberlandesgerichte angeführten Urtheile des Hilfssenates des Reichsgerichtes,

vgl. Entsch. des R.G.'s in Civils. Bd. 8 S. 236 flg.,

mit Beziehung auf § 367 Nr. 14 St.G.B.; aber selbst für solche Fälle ist in der neueren Rechtsprechung des Reichsgerichtes eine Exkulpation zugelassen worden, und vollends ist überhaupt nicht verständlich, wie bei einem Begehungsdelikte jemand haften soll, der nichts begangen hat. Die Sache würde daher auch hier wieder auf die Frage hinauslaufen, ob die unerlaubte Handlung des Bahnwärters R. als eine unerlaubte Handlung des preussischen Fiskus gelten könne, und diese Frage würde, wie dargelegt, zu verneinen sein.

Nr. 95. Entsch. des Oberlandesgerichts zu Königsberg.

Straf-Senat. Vom 19. Dezember 1900.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 4. S. 896.)

Einer Anordnung der zuständigen Bahnbehörde, durch welche das Betreten des Bahndammes an einer seither dem Uebergange freigegebenen Stelle untersagt wird, ist, auch wenn sie ein materielles Recht verletzt, so lange Folge zu leisten, bis ihre Aufhebung erwirkt ist.

Die Revision, welche Verletzung materieller Rechtsnormen rügt,

ist unbegründet. Die von der Vorinstanz festgestellte Verschliessung einer seither dem Uebergang freigegebenen Stelle des Bahndammes und Errichtung von Tafeln, durch deren Aufschrift das Betreten des Dammes an dieser Stelle untersagt wurde, war eine von der zuständigen Bahnbehörde ausgehende, behufs Aufrechterhaltung der Ordnung innerhalb des Bahnbetriebes getroffene Anordnung der Bahnverwaltung. Das Publikum hatte dieser Anordnung nach § 53 der Betriebsordnung vom 5. Juli 1892 Folge zu leisten. Wurde durch sie ein materielles Recht öffentlich-rechtlichen oder privatrechtlichen Charakters verletzt, so stand es den Interessenten frei, die Aufhebung der Anordnung zu erwirken: so lange sie aber bestand, war niemand berechtigt, ihr entgegen zu handeln.

Es kommt hiernach auf die von den Vorinstanzen erörterte Frage, ob bis zu der Abschliessung des Bahndammes ein öffentlicher, an dieser Stelle über den Damm führender Fussweg bestanden habe oder nicht, überhaupt nicht an. Auch wenn das Landgericht, indem es das Bestehen eines solchen Weges für widerlegt ansieht, geirrt haben sollte, war die Verurtheilung der Angeklagten gemäss § 53 und der weiteren, im angefochtenen Urtheil benannten Vorschriften der Betriebsordnung schon vermöge der Feststellung geboten, dass die Angeklagten der getroffenen Anordnung nicht Folge geleistet, die Einfriedigung überstiegen und den Bahndamm überschritten haben.

Nr. 96. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.
Vom 29. Dezember 1900.

(Sächs. Arch. f. bürg. Recht u. Prozess. Bd. 11. Heft 7/8. S. 523.)

Anwendung der Vorschrift in § 287 der Civilprozessordnung auf Enteignungsfälle im Königreich Sachsen (Sächs. G. v. 3. Juli 1835 §§ 5, 1).

Die Frage, ob § 287 der Civilprozessordnung auf Enteignungsfälle Anwendung leide, mag dann zweifelhaft sein, wenn der Richter durch § 15 Nr. 2 des Einführungsgesetzes zur Civilprozessordnung gebunden ist, oder wenn die einschlagende Landesgesetzgebung auf dem Boden des Zwangsverkaufs oder eines Werthsermittelungsverfahrens steht (vergl. Entsch. d. R.Ger. i. Cs. XII S. 402 ff.; Gruchots Beiträge XXXII S. 442 ff.; Jur. Wochenschr. 1887 S. 288, 1888 S. 119; Petersen-Anger, Kommentar zur Civilprozessordnung zu § 287, bei den Noten 9 u. 10; Bolze I S. 603; Gaupp-Stein, Kommentar zur Civilprozessordnung zu § 387 S. 630). Allein § 5 des Sächsischen Gesetzes vom 3. Juli 1835 i. Verb. m. der Verordnung vom gleichen Tage bezieht sich nur auf das administrative Verfahren; andererseits geht aus § 1 dieses Gesetzes i. Verb. m. § 7 der erwähnten Verordnung hervor, dass

es sich bei dem sächsischen Rechte um einen Schadensersatzanspruch handelt, der einen Ausgleich der durch die Abtretung des Grundbesitzes herbeigeführten Nachtheile in sich schliessen soll (vergl. die bei Ludwig-Wolf, Die Gesetzgebung über Wegebau und Expropriation 1892 3.Aufl. S. 318, 319 abgedruckten Entsch. des vorm. Oberappellationsgerichts). Schlägt sonach § 287 der Civilprozessordnung ein, so war es dem Ermessen des Gerichts überlassen, ob und inwieweit den Beweisanträgen der Parteien zu entsprechen war.

Nr. 97. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 4. Januar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 118. S. 2563.)

Ein nicht vom Verkäufer, sondern vom Käufer selbst verschuldeter Irrthum über das Kaufobject begründet keinen Anspruch auf die Aufhebung des Kaufvertrages. Ein Irrthum hinsichtlich des bei einer öffentlichen Versteigerung ordnungsmässig bekannt gemachten Verkaufsobjectes ist als eigenes Verschulden des Käufers zu betrachten.

Der Revisionsgrund des § 503, Z. 2, C.-P.-O. wird deshalb geltend gemacht, weil dem Antrage des Klägers auf seine Einvernahme über den Umstand, worauf seine Kaufabsicht gerichtet war, nicht stattgegeben wurde. Wenn es auch richtig wäre, dass der Kläger bei Vornahme der Licitation es hauptsächlich auf den Kauf der zwei neuen mit Hopfen angefüllten Ballen abgesehen hatte, so behauptet der Kläger selbst nicht, dass er diese seine Absicht vor Vornahme der Licitation dem diese leitenden Beamten bekannt gegeben hat, weshalb das, was der Kläger sich dachte, für die Entscheidung gegenwärtigen Streites völlig belanglos ist, und die Einvernahme des Klägers als Partei über diesen Umstand mit Recht abgewiesen wurde, da ja die Parteien nur über Thatsachen, nicht aber über ihre inneren, nicht in die Erscheinung getretenen und demnach uncontrolirbaren Gedanken einzuvernehmen sind.

Was den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. anbelangt, so kann derselbe nur dann mit Erfolg geltend gemacht werden, wenn der Revisionswerber unter Zugrundelegung der Feststellungen des Berufungsgerichtes, an die das Revisionsgericht gebunden ist, darzuthun vermag, dass der Rechtsfall von Seiten des Berufungsgerichtes eine unrichtige rechtliche Beurtheilung erfahren hat.

Nun hat aber das Berufungsgericht festgestellt, dass der die Feilbietung leitende Beamte vor der Feilbietung bekannt machte, „Gegenstand der Feilbietung seien 20 Ballen alten Hopfens, Zeichen T“, dass ferner der Kläger diesen Hopfen um K 201 erstanden hat, und demselben auch diese 20 Ballen ausgefolgt wurden. Mag nun der Kläger dies überhört oder später zur Licitation erschienen sein, mag er sich in dem Irrthume befunden haben, dass auch die zwei neuen Ballen zu

dem Kaufsobjecte gehören, so war dies ein vom Kläger selbst verschuldeter Irrthum, weshalb der Kläger nach § 876 a. b. G.-B. nicht berechtigt ist, die Aufhebung des Kaufvertrages zu begehren und dies umsoweniger, als nicht festgestellt erscheint, dass gesetzliche Gründe vorliegen, die den Kläger berechtigen würden, die Aufhebung des bereits erfüllten Vertrages hinterher zu verlangen.

Nr. 98. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts. Vom 7. Januar 1901.

(Fischer-Schelcher, Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzgeb. etc. Bd. 23. Heft 1/3. S. 182.)

Zuständigkeit der Verwaltungsbehörde zur Vorentscheidung über Ersatzansprüche aus den §§ 4 und 13 des Telegraphenwege-Gesetzes vom 18. Dezember 1899. Die darin getroffenen materiellrechtlichen Bestimmungen sind auf vor dem 1. Januar 1900 entstandene Ansprüche nicht anwendbar.

Das Telegraphenwege-Gesetz vom 18. Dezember 1899 findet nach § 19 auch auf die vorhandenen, zu öffentlichen Zwecken dienenden Linien der Reichstelegraphenverwaltung Anwendung, soweit nicht entgegenstehende, besondere Vereinbarungen getroffen sind. Nach § 4 Abs. 3 und § 13 Abs. 2 u. 3 des Gesetzes sind Ansprüche auf Ersatz des an den Baumpflanzungen durch die Telegraphenleitungen verursachten Schadens und auf Erstattung der Kosten der auf Verlangen der Telegraphenverwaltung vorgenommenen Ausästungen bei der von der Landescentralbehörde bestimmten Verwaltungsbehörde geltend zu machen. Diese hat die Entschädigung vorläufig festzusetzen und erst gegen die Entscheidung der Verwaltungsbehörde findet die gerichtliche Klage statt. Es ist also ganz allgemein vorgeschrieben, dass über die erwähnten Ansprüche zunächst die Verwaltungsbehörde zu entscheiden hat, und der Anspruch auf Feststellung der Ersatzpflicht überhaupt ist der Zuständigkeit dieser Behörde nicht entzogen[1]. Die Frage der Ersatzpflicht kann namentlich dann einer Entscheidung bedürfen, wenn Zweifel über die Person des Berechtigten oder Verpflichteten obwalten. Dass für die Entscheidung hierüber sogleich der Rechtsweg zulässig sein solle, ist im Gesetz nicht ausgesprochen. In den Motiven zu dem Entwurfe des Gesetzes wird die fragliche Bestimmung durch die Erwägung begründet, dass es sich dabei um Eingriffe im Interesse des allgemeinen Wohls handelt, für deren Beurtheilung in erster Linie öffentlichrechtliche Verhältnisse in Frage kommen. Die Verwaltungsbehörde wird daher in einem Falle, in welchem es sich um die Fest-

---

[1]) So auch Schelcher, Telegraphenwege-Gesetz, Ergänzungsheft zu Fischers Zeitschr. XXI S. 58.

stellung der Entschädigungspflicht überhaupt handelt, zu entscheiden haben, ob der fragliche Anspruch besteht oder nicht.

Sodann ist aus dem Gesetze, namentlich aus § 19, nicht zu entnehmen, dass das Gesetz auch auf Ersatzansprüche, die vor dem 1. Januar 1900 entstanden sind, Anwendung finden soll. Die aus einer Handlung entstandenen rechtlichen Folgen sind nach den Gesetzen zu beurtheilen, welche zur Zeit der Vornahme der Handlung in Kraft waren. Das Gesetz vom 18. Dezember 1899 ist am 1. Januar 1900 in Wirksamkeit getreten. Es soll allerdings auf die zu jener Zeit vorhandenen, zu öffentlichen Zwecken dienenden Leitungen der Telegraphenverwaltung Anwendung finden. Es ist aber nicht bestimmt, dass seine Wirksamkeit sich auch auf etwaige Ansprüche beziehen soll, welche durch vor dem 1. Januar 1900 vorgenommene Handlungen bereits entstanden sind.

Nr. 99. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 8. Januar 1901.

(Zeitschr. f. Kleinb. VIII (1901). Heft 10. S. 685.)

Wird ein Grundstück, das zu einer Bahneinheit gehört, selbständig ohne Vorlegung eines Unschädlichkeitsattestes aufgelassen, so ist diese Auflassung rechtsunwirksam: eine Eigenthumsübertragung hat dann nicht stattgefunden, und die Umsatzsteuer kann deshalb nicht eingefordert werden.

Die Zugehörigkeit der hier fraglichen Grundstücke zu der „Bahneinheit“, die nach § 1 des Gesetzes, betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen und die Zwangsvollstreckung in dieselben, vom 19. August 1895 von den dem Bahnunternehmen gewidmeten Vermögenswerthen gebildet wird, ist weder davon abhängig, dass die Grundstücke im Bahngrundbuche als Bestandtheile verzeichnet waren, noch davon, dass die Zugehörigkeit in dem über die Grundstücke geführten Grundbuche vermerkt war. Dies ergiebt sich aus § 4 Abs. 2 a. a. O., wonach das Bestehen der Bahneinheit von der Eintragung der Bahn in das Bahngrundbuch überhaupt nicht abhängig ist. Entscheidend ist vielmehr nach § 4 Abs. 1 No. 1 bezw. Abs. 2, ob die Grundstücke dem Bahnunternehmen dauernd gewidmet sind und — falls die Bahn in das Bahngrundbuch noch nicht eingetragen ist — ob sie mit dem Bahnkörper zusammenhängen oder ihre Widmung für das Bahnunternehmen sonst äusserlich erkennbar gemacht ist. Die Widmung und die äusserliche Erkennbarmachung ist von den Klägern behauptet und vom Beklagten in der ersten Instanz nicht bestritten. Der Vorderrichter durfte deshalb davon ausgehen, dass die in Frage stehenden Grundstücke zur Zeit der Veräusserung zur Bahneinheit gehörten. Von diesem Standpunkte aus hat er aber ohne Rechtsirrthum angenommen,

dass eine freiwillige Veräusserung eines Grundstücks nicht vorliege. Denn falls die Grundstücke zur Bahneinheit gehörten, konnten sie getrennt von letzterer ohne Beibringung eines Unschädlichkeitsattestes nicht veräussert werden, und die gleichwohl erfolgte Auflassung derselben war nach dem klaren Wortlaute des § 5 des Gesetzes vom 19. August 1895 unwirksam. Eine Auflassung der Bahneinheit aber hat überhaupt nicht stattgefunden, so dass die Frage, ob die — durch die Auflassung bedingte — Veräusserung der Bahneinheit eine Universal- oder eine Singularsuccession begründen würde, hier keiner Erörterung bedarf.

Nr. 100. Entsch. des Handelsgerichts Zürich.

Vom 11. Januar 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Heft 7. S. 246.)

Unterschied zwischen Art. 31 Internat. Uebereink. u. Art. 31 Schweizer. Transportges. (Haftbefreiungsgründe) mit Bezug auf die Beweislast.

Zur Anwendung gelangen die Art. 30 und 31, Ziffer 5, des schweizerischen Transportgesetzes. Die letztere Bestimmung („Die Eisenbahn haftet nicht: in Ansehung lebender Tiere, für den Schaden, welcher aus der mit der Beförderung dieser Tiere verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist") umschreibe weder den Begriff der besonderen Gefahr, noch stelle sie fest, wer das Entstehen des Schadens aus derselben zu beweisen habe. Es stehe jedoch ausser Zweifel, dass das Fallen, Ausschlagen, Scheuen und die damit verbundenen Schädigungen zu den besonderen Gefahren des Transportes lebender Tiere gehören.

Der in Art. 31 I. U. befindliche Nachsatz („Wenn ein eingetretener Schaden nach den Umständen des Falles aus einer der in diesem Artikel bezeichneten Gefahren entstehen konnte, so wird bis zum Nachweis des Gegenteils vermutet, dass der Schaden aus der betreffenden Gefahr wirklich entstanden ist") sei in dem entsprechenden Art. 31 des schweizerischen Transportgesetzes absichtlich weggelassen worden.

Es handle sich um Haftbefreiungsgründe, für deren Zutreffen nach allgemeinen Grundsätzen die an sich, gemäss Art. 30 Transportgesetz, haftpflichtige Bahn den Beweis zu erbringen habe, wofür auf Egers Kommentar zum I. U., Note 169 zu Art. 31, verwiesen werde.

Die Beweislast falle also der beklagten Partei zu; die gegenteilige Annahme der Klägerschaft selbst sei für den Richter nicht massgebend.

„Aus dem Gesagten ergibt sich für den vorliegenden Fall, dass die Beklagte nicht nur die Möglichkeit nachzuweisen hat, dass das Rind der Klägerin sich durch Fallen, Scheuen etc. die eingetretenen Verletzungen habe zuziehen können, sondern, dass dies thatsächlich geschehen sei, und nicht vielmehr eine Unregelmässigkeit im Betriebe die

Ursache des Schadens gebildet habe. In den Akten kann ein bezüglicher Beweis nicht gefunden werden, dagegen hat die Beklagte einen solchen durch Einvernahme des Bahnhofspersonals in Romanshorn anerboten. Die Aussagen dieser Angestellten müssen indessen schon an sich mit grosser Vorsicht aufgenommen werden, da sie offenbar die an einer eventuellen Betriebsunregelmässigkeit in Romanshorn in erster Linie schuldigen Personen sind. Von einer Einvernahme derselben ist aber deshalb überhaupt Umgang zu nehmen, weil deren Resultat, auch wenn es der Beklagten günstig wäre, gegenüber den übereinstimmenden Feststellungen der Tierärzte, welche einen starken Stoss als notwendige Voraussetzung der eingetretenen Verletzung bezeichnen, nicht genügen könnte, um den der Beklagten obliegenden Beweis zu erbringen".

Nr. 101. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

2. Senat. Vom 25. Januar 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 47. S. 567.)

§ 17. Kreisordn. § 3 Nr. 2 Ges. v. 21. Mai 1873. § 1 Reichsges. v. 25. Mai 1873. Ein zu einer Dienstwohnung gehöriger Hausgarten ist von der Kreissteuer frei, wenn er nicht über einen Morgen gross ist oder das Grundstück mit Rücksicht auf die Dienstleistungen der Beamten als ein zu einem öffentlichen Dienst oder Gebrauche bestimmtes anzusehen ist.

Allerdings erklärt der — im § 17 der Kreisordnung in Bezug genommene — § 3 Nr. 2 des Gesetzes, betreffend die Einführung einer allgemeinen Gebäudesteuer, vom 21. Mai 1861 nur Gebäude des Staats (denen nach § 1 des Reichsgesetzes vom 25. Mai 1873 diejenigen des Reichs gleich stehen) für steuerfrei, sofern sie zu Dienstwohnungen für Beamte bestimmt sind, und ebenso ist es richtig, dass im § 4 des Gesetzes, betreffend die anderweite Regelung der Grundsteuer, vom 11. Mai 1861 keine Rede von Dienstgrundstücken ist. Allein da Hausgärten, deren Flächeninhalt einen Morgen nicht übersteigt, gesetzlich als Zubehör des betreffenden Gebäudes angesehen werden, so erstreckt sich die Steuerfreiheit auch auf sie (vergl. Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 12. Oktober 1886 — Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XIV Seite 13), und andererseits können Grundstücke, welche Beamten zur Nutzung überwiesen sind, unter diejenigen dem Staate oder dem Reiche gehörigen, zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche bestimmten Liegenschaften fallen, welche nach § 17 der Kreisordnung bezw. § 1 des Reichsgesetzes vom 25. Mai 1873 von den Kreislasten befreit sind (vergl. Entscheidung des Oberverwaltungsgerichts vom 23. Juni 1899 — Entscheidungen des Oberverwaltungsgerichts Band XXXV Seite 13). Ob das hier fragliche Grundstück als Hausgarten oder als ein zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche

bestimmtes Grundstück anzusehen ist, hat der Vorderrichter nicht geprüft. Die Vorentscheidung war deshalb aufzuheben.

Bei freier Beurtheilung erschien die Sache als nicht spruchreif. Denn weder ist zur Zeit zu übersehen, ob das hier fragliche Grundstück als Hausgarten in Betracht kommt, noch ob es zu einem öffentlichen Dienste oder Gebrauche dient.

In ersterer Beziehung spricht nicht ohne Weiteres gegen die Annahme der Eigenschaft als Hausgarten, dass das Grundstück im Kataster als Ackerland bezeichnet ist. Denn es ist zu beachten, dass, wie die überreichten Katasterauszüge darthun, das ganze hier in Betracht kommende Grundstück — einschliesslich des jetzigen Hofraums und der area der Gebäude — Ackerland gewesen ist. Sollte deshalb der noch jetzt im Kataster als Ackerland bezeichnete Theil des Grundstücks thatsächlich als Hausgarten benutzt werden, so würde sich daraus nur ergeben, dass die Angabe im Kataster jetzt eine unrichtige ist, und es würde aus diesem Grunde kein Hinderniss vorliegen, das Grundstück — ungeachtet jener Angabe — als kreisabgabenfrei anzusehen. Da der räumliche Zusammenhang desselben mit dem Wohnhause zweifellos vorliegt, so wird es nur auf die Grösse und die Art der Benutzung ankommen; in beiden Beziehungen weichen die Angaben der Parteien von einander ab, und es bedarf deshalb einer Feststellung dieser Punkte. Sollte es sich nur um einen einzigen, zu beiden Dienstwohnungen gehörigen, Garten handeln, so würde auch dieser, um abgabenfrei zu sein, im Ganzen nicht mehr als einen Morgen gross sein dürfen, während andererseits die Abgabenfreiheit auch dann anzuerkennen wäre, wenn jedem der beiden Briefträger ein besonderer, räumlich abgegrenzter und nicht über einen Morgen grosser Garten überwiesen wäre.

Würde das Grundstück als Hausgarten nicht anzusehen sein, so müsste geprüft werden, ob es zum öffentlichen Dienste oder Gebrauche dient. In dieser Hinsicht unterliegt es zunächst keinem Zweifel, dass die Landbriefträger einen öffentlichen Dienst wahrnehmen. Denn sie üben insofern öffentlich-rechtliche Funktionen aus, als sie Zustellungen zu bewirken haben, also mit öffentlichem Glauben ausgestattete Urkundspersonen sind. Es fragt sich deshalb, ob die Ueberweisung des Grundstücks an die hier in Betracht kommenden Briefträger erfolgt ist, um ihren Dienst unmittelbar zu fördern. Dies erscheint nicht gerade als wahrscheinlich, kann aber auch nicht von vorherein als ausgeschlossen angesehen werden und bedarf deshalb noch der Aufklärung, wobei die in der oben erwähnten Entscheidung vom 23. Juni 1899 hervorgehobenen Gesichtspunkte zu beachten sind.

Nr. 102. Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe.

2. Civil-Senat. Vom 8. Februar 1901.

(Zeitschr. f. d. bürg. Recht u. franz. Civilr. Bd. 32. Heft 6. S. 544.)

Beitragszusage an einen „geschäftsführenden Ausschuss" zu Gunsten einer projektirten Eisenbahn.

Die in dieser Instanz aufgestellte Behauptung der Beklagten, aus der Fassung dieses Schreibens gehe hervor, der Beklagte H. habe nur seine Bereitwilligkeit ausgesprochen, sich künftig durch einen unmittelbar mit dem Unternehmer noch abzuschliessenden Vertrag unter den ihm geeignet erscheinenden Bedingungen zur Zahlung der gezeichneten Beträge zu verpflichten, muss an dem Wortlaute der Erklärung scheitern. Wenn der Beklagte H. auf die Aufforderung des Ausschusses, 7000 M. zu übernehmen, seine zusagende Antwort in die Worte gekleidet hat, er sei bereit, den ihm angeforderten Betrag zu übernehmen, so kann diese Erklärung nur den Sinn haben, dass die Beklagten bereit seien, das an sie gestellte Verlangen zu erfüllen, und dass sie demgemäss sich verpflichten, zu den für den Geländeerwerb erforderlichen Kosten die Beträge von 3000 M. und 4000 M. beizutragen. Diese Erklärung bildet daher auch nicht, wie der beklagtische Vertreter auszuführen suchte, die Grundlage eines Vorvertrags, sondern sie stellt den Hauptvertrag dar. Uebrigens wäre die Erklärung auch als Vorvertrag rechtswirksam, da sie alle wesentlichen Bestimmungen enthält und keinen Raum für weitere Uebereinkunft lässt (L.R. S. 1340a). Dem in der betr. Erklärung liegenden Versprechen fehlt es auch nicht an einem Verpflichtungsgrund, einer Vertragsursache (L.R. S. 1131). Die Beklagten handelten in eigenem Interesse, indem sie sich die Vortheile verschaffen wollten, welche die Erbauung der Bahn ihren eigenen Unternehmungen zu bringen versprach. Die Zuwendung ist deshalb auch keine Freigebigkeitshandlung, welche die Formen der Schenkung erfordert hätte. (Vgl. R.O.H.G. Bd. 12 S. 67.) Die Willenserklärung der Beklagten ist daher an sich eine geeignete Unterlage eines Vertrags, und der Vertrag ist zu Stande gekommen, sofern das Versprechen der Beklagten von dem Gegenkontrahenten in rechtsgiltiger Weise angenommen worden ist.

Die Eigenschaft, in welcher der Ausschuss handelte, erscheint als diejenige des Geschäftsführers.

Die rechtlichen Einwendungen, welche von den Beklagten gegen die Handlungsfähigkeit des Ausschusses in dieser Eigenschaft erhoben wurden, sind nicht begründet. Der Ausschuss als solcher besitzt allerdings keine Rechtsfähigkeit. Allein die vier Herren, welche sich, um das Ziel ihrer Bestrebungen zu kennzeichnen, die Bezeichnung

„geschäftsführender Ausschuss" beilegten, haben als natürliche Personen ihre Rechtsfähigkeit, und sie haben als solche gemeinschaftlich zur Erreichung des gleichen Zweckes gehandelt. Wie mehrere Personen gleichzeitig für dasselbe Rechtsgeschäft als Beauftragte oder Bevollmächtigte bestellt werden können (vgl. L.R. S. 1995, 1995a), so kann auch ohne Auftrag oder Vollmacht eine Mehrheit von Personen die Geschäfte eines Dritten führen. Da die vier Mitglieder des Ausschusses, wie unbestritten ist, alle Handlungen gemeinschaftlich in vollem Einverständniss vorgenommen haben, so unterscheidet sich für das Zustandekommen des Vertrags ihre Thätigkeit rechtlich in nichts von der gleichen Thätigkeit einer einzigen geschäftsfähigen natürlichen Person. Aus der Entstehungsart des Vertrages und aus dem Zwecke, dem er dient, ergibt sich weiter, dass der Dritte, dessen Geschäfte der Ausschuss geführt hat, die Klägerin ist. Als der Ausschuss von den Beklagten das Versprechen verlangte und erhielt, war noch unbestimmt, welchem Unternehmer oder welcher Unternehmergesellschaft der Staat seiner Zeit die Konzession für den Bau der Bahn ertheilen würde. Der Wille des Ausschusses und der Beklagten ging aber dahin, dass an diesen künftigen Unternehmer, gleichviel wer er sein würde, die gezeichneten Beträge zu zahlen seien. Die Wissenschaft und Rechtsprechung hat den Bedürfnissen des Verkehrs Rechnung tragend anerkannt, dass die Geschäftsführung für eine noch ungewisse Person, deren Bestimmung von dem Eintritte eines künftigen Ereignisses abhängig ist, zulässig sei, sowie dass auch eine Geschäftsführung für eine noch nicht existirende, sondern erst erhoffte, sei es natürliche, sei es juristische Person, rechtswirksam geübt werden könne. Die nachmalige Genehmigung des zur Existenz gekommenen Geschäftsherrn verschafft dem Geschäfte für und gegen ihn Wirksamkeit (zu vgl. Förster-Eccius, Preuss. Privatrecht, 7. Aufl., Bd. II S. 468, insbes. Note 19; Dernburg, Pandekten, VI. Aufl., Bd. II S. 22; Entsch. des R.O.H.G. Bd. 10 S. 205, Bd. 20 S. 211; Jur. Wochenschr. 1886 S. 421 und Seuffert's Arch. Bd. 42 S. 160; Gruchot, Beiträge, Bd. 33 S. 874).

Nr. 103. Entsch. des Kammergerichts Berlin.

Vom 11. Februar 1901.

(D. Jur.-Zeitg. Jahrg. VI. Nr. 16/17. S. 389.)

Sonn- und Feiertagsheiligung.

Polizeiverordnungen über die äussere Heilighaltung der Sonn- und Feiertage können nur auf Grund der Allerhöchsten Kabinetsordre vom 7. Febr. 1837 über die Befugnis der Behörden, durch polizeiliche Bestimmungen die äussere Heilighaltung der Sonn- und Feiertage zu be-

wahren, erlassen werden. Zum Erlasse solcher Polizeiverordnungen sind befugt der Ober-Präsident bezw. der Regierungspräsident gemäss § 137 des Ges. über die allg. Landesverwaltung v. 30. Juli 1883. Eine Delegation dieser Befugnis auf untere Behörden ist nicht zulässig.

Nr. 104. Entsch. des französischen Kassationshofes. Vom 11. Februar 1901.

(Revue générale des chemins de fer. 1901. S. 508.)

Form der Geltendmachung der Schadenersatzansprüche des Empfängers nach vorausgegangener Annahme des Gutes und Zahlung der Fracht.

Der durch Gesetz vom 11. April 1888 revidierte Art. 105 des französischen Handelsgesetzbuches lautet:

Durch Annahme der beförderten Gegenstände und Zahlung des Transportpreises erlischt jeder Anspruch gegen den Frachtführer wegen Beschädigung oder teilweisen Verlusts, wenn nicht innerhalb dreier Tage — Feiertage nicht inbegriffen — nach der Annahme und der Zahlung der Fracht der Empfänger dem Frachtführer durch aussergerichtlichen Akt oder eingeschriebenen Brief seinen motivierten Anspruch bekannt gegeben hat.

Alle gegenteiligen Abmachungen sind nichtig und ohne Wirkung. Diese letztere Bestimmung ist auf internationale Transporte nicht anwendbar.

In einer Entscheidung vom 11. Februar 1901 hat der französische Kassationshof sich dahin ausgesprochen, dass die Vorschriften des Art. 105 zwingender Natur und ihrem Wortlaut nach auszulegen seien. Unter diesem Gesichtspunkte hat der Kassationshof ein Urteil als gesetzwidrig aufgehoben, in welchem gegenüber der auf den Art. 105 gestützten Einrede der Eisenbahn das Gericht mündliche Vorbehalte und nicht rekommandierte Schreiben als gleichwertig mit der im Art. 105 vorgeschriebenen Form der Geltendmachung einer Reklamation erklärt hatte.

Nr. 105. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 13. Februar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 90. S. 2038.)

Bei Gütern, welche vom Absender selbst aufgeladen werden, tritt eine Mithaftung der Bahn für eine infolge mangelhafter Verladung eingetretene Beschädigung dann ein, wenn in Bezug auf die Annahme des mangelhaft geladenen Gutes zur Beförderung den Bahnorganen eine Fahrlässigkeit zur Last gelegt werden kann.

Die Entscheidung des vorliegenden Rechtsstreites hängt einzig und allein von der Frage ab, ob ein solches Verschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute vorliegt, welches nach § 77, Abs. 3 E.-B.-R., die im § 77, Abs. 1, Z. 3 E.-B.-R., normirte Befreiung der Eisenbahn von der Haftpflicht ausschliesst, also ihre Haftpflicht für den Schaden begründet,

welcher aus der von dem Absender vorgenommenen mangelhaften Verladung entstanden ist.

Das Berufungsgericht folgert dieses Verschulden aus der unterlassenen Prüfung der von dem Absender vorgenommenen Verpackung, richtiger Verladung, indem es der Ansicht ist, dass die Bahn zu dieser Prüfung nicht nur in ihrer Eigenschaft als Frachtführer, sondern auch im öffentlichen Interesse verpflichtet gewesen wäre, um jeder Gefahr für das Eigenthum und Leben Dritter vorzubeugen.

Insofern sich das Berufungsgericht in ersterer Beziehung auf den dem Frachtführer nach Art. 395, Abs. 1 H.-G.-B., obliegenden Beweis beruft, ist dies, abgesehen davon, dass dieser Artikel nur von Mängeln der Verpackung und nicht auch von Mängeln der Verladung spricht, schon aus dem Grunde unzutreffend, weil nach Art. 424, Z. 3 H.-G.-B., bei der Verfrachtung durch Eisenbahnen bedungen werden kann, dass in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Vereinbarung mit dem Absender von diesem besorgt wird, für den Schaden nicht gehaftet werde, der aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr entstanden ist, womit die Bestimmung des § 77, Abs. 1, Z. 3 E.-B.-R., auch vollkommen übereinstimmt.

Auch die Ansicht der beklagten Gesellschaft, dass das im § 77, Abs. 3 E.-B.-R., gedachte Verschulden seiner Art nach verschieden von dem Verschulden der Partei sein muss und sich nicht auf die nämliche Gefahr beziehen kann, bezüglich welcher die Haftung der Eisenbahn nach § 77, Abs. 1, Z. 3 E.-B.-R., ausgeschlossen ist, kann nicht getheilt werden; diese beiden Bestimmungen schliessen einander keineswegs gegenseitig vollkommen aus, können vielmehr ganz gut neben einander zur Anwendung kommen, so dass ein blosses Mitverschulden der Eisenbahn oder ihrer Leute auch nur eine theilweise Befreiung der Eisenbahn von der Haftpflicht zur Folge hat.

Bei der Beurtheilung der Frage, ob ein solches Verschulden vorliegt, können nach Art. 1 H.-G.-B. nur jene Grundsätze zur Anwendung kommen, welche diesbezüglich im bürgerlichen Rechte aufgestellt sind.

Im vorliegenden Falle ist der Schaden dadurch entstanden, dass die Absender des Locomobiles entgegen der ihnen nach § 56, Zusatz VIII b, E.-B.-R., obliegenden Verpflichtung beim Verladen die nach dem Profil der Bahn zulässige Höhe der Ladung (das Lademass) um 250 mm überschritten haben, infolgedessen das Locomobil bei dem Tunnel in Komorn die Böschung desselben berührt hat und durch den Anprall arg beschädigt wurde. Allerdings ist der Eisenbahn eine Ueberprüfung der Ladehöhe im Betriebsreglement nicht unbedingt zur Pflicht gemacht,

allein sie ist nach Zusatz VIII, Abs. 4, zu § 56 E.-B.-R. berechtigt, wenn in der Versandtstation festgestellt wird, dass eine seitens des Absenders bewirkte Verladung von Gütern nicht entsprechend ausgeführt wurde, die Uebernahme der betreffenden Sendung zum Eisenbahntransporte zu verweigern. Diese Berechtigung wird aber immer dann zu einer Verpflichtung, sobald die zur Uebernahme der Ladung bestellten Leute der Eisenbahn aus der Beschaffenheit der Ladung erkennen mussten, dass dieselbe geeignet ist, eine Gefahr nicht nur für das Ladegut, sondern auch für die Anlage der Bahn, insbesondere deren Ueberbrückungen und Tunnels, ja sogar für das Leben von Menschen herbeizuführen, was bei der Ueberschreitung der zulässigen Ladehöhe zweifellos der Fall ist. Wenn nun erwogen wird, dass dem Magazinsbeamten N. der Aufgabestation, welcher bei der Verladung anwesend war und dieselbe für gut befunden hat, die zulässige Maximalhöhe der Ladung, sowie die aus der Ueberschreitung derselben entspringenden Gefahren geläufig sein mussten, so ist es auch klar, dass ihm die Ladung des Locomobiles, welche die Profilhöhe nicht nur erreicht, sondern sogar um 250 mm überschritten hatte, bei nur gewöhnlicher Aufmerksamkeit derartige Bedenken erregen musste, dass er sich dadurch allein schon hätte veranlasst sehen sollen, die Ueberprüfung der Höhe der Ladung vorzunehmen.

Wenn nun das Berufungsgericht in der Unterlassung dieser Ueberprüfung ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung, resp. ihrer Leute erkannt hat, so kann dies nicht als unrichtig bezeichnet werden, weil die Unterlassung derjenigen Aufmerksamkeit, welche schon bei gewöhnlichen Fähigkeiten angewendet werden kann und von den bei einer Eisenbahn bediensteten Personen insbesondere gefordert werden muss, nach § 1297 a. b. G.-B. ein Versehen, also nach § 1294 a. b. G.-B. ein Verschulden begründet. Allerdings ist es richtig, dass die Frage des Verschuldens bei dem Umstande, als das beschädigte Locomobile in Ujvidék, einer Station der kgl. Ungarischen Staatsbahnen, verladen wurde, zunächst nach ungarischem Civilrechte zu beurtheilen ist. Aus diesem Grunde hat sich auch der k. k. Oberste Gerichtshof veranlasst gesehen, behufs Ermittlung der diesbezüglichen Normen des ungarischen Civilrechtes gemäss § 271 C.-P.-O. das Einschreiten des k. k. Justizministeriums in Anspruch zu nehmen.

Nach der auf diesem Wege erhaltenen Auskunft des kgl. ungarischen Justizministeriums ist zwar der Begriff der Fahrlässigkeit, sowie der Umstand, auf Grund welchen Grades der Fahrlässigkeit Jemand für die eingetretenen Schäden verantwortlich ist, mit geschriebenen Rechtsnormen nicht festgestellt, jedoch hat die in den Urtheilen der kgl. Curie, sowie

in jenen der kgl. Gerichtstafeln als Revisionsgerichten geäusserte gerichtliche Praxis gewisse Grundsätze festgestellt.

Aus den mitgetheilten Entscheidungen ergibt sich nun, dass nach der Praxis der kgl. ungarischen Gerichte auch Fahrlässigkeit die Verpflichtung zum Schadenersatze begründet, dass eine Fahrlässigkeit alle jene Handlungen bilden, bei welchen das Resultat mit der Handlung in einem derartigen ursächlichen Zusammenhange steht, dass es der Thäter bei ordentlicher Ueberlegung voraus wissen musste, dass ein derartiges (einem Anderen Schaden verursachendes) Resultat eintreten konnte, und dass als Fahrlässigkeit auch jene Unterlassung der Vorsicht zu betrachten ist, die ein vernünftiger und sorgsamer Mensch nicht zu verabsäumen pflegt. Daraus folgt, dass in dem vorliegenden Falle in der Unterlassung der Ueberprüfung der Ladehöhe von Seiten der Eisenbahnbediensteten der Station Ujvidék auch nach der ungarischen Gerichtspraxis ein Verschulden derselben zu erkennen ist, welches die betreffende Eisenbahn nach § 77, Abs. 3, E.-B.-R., zu verantworten hat. Dieses Verschulden, resp. Mitverschulden hat auch die beklagte Eisenbahngesellschaft nach § 74, Abs. 3, E.-B.-R., zu vertreten, weil der Anspruch auf Schadenersatz sich als ein Anspruch aus dem Frachtvertrage darstellt.

Nr. 106. Entsch. des Tribunals von Charleroi.
Vom 13. Februar 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 7. S. 242.)

Zur Frage der Haftpflicht der Eisenbahn für Güter, deren Verladung dem Absender obliegt.

1. Laut Art. 46 des Reglements vom 1. September 1891 hat das Auf- und Abladen von Fuhrwerken auf Kosten und Gefahr des Absenders und des Empfängers zu geschehen.

2. Da die Eisenbahn eine Beschädigung des Fuhrwerkes während der Fahrt bestreitet, musste der Kläger vor allem den Nachweis leisten, dass die bei der Ankunft der Sendung in Brüssel behauptete Beschädigung des streitigen Fuhrwerks im Augenblick des Auflads noch nicht existiert habe.

3. Der Kläger hat einen solchen Beweis weder geleistet noch auch nur angeboten. Die Klage muss also schon aus diesem Grund abgewiesen werden.

4. Wenn dieser Beweis aber auch geleistet wäre, so würde der Eisenbahn des weitern die Einrede der Nichtverantwortlichkeit gemäss Art. 27, Abs. 7, der in Ausführung des Gesetzes über den Frachtvertrag vom 25. August 1891 erlassenen reglementarischen Bestimmungen zu-

stehen, da laut Art. 37 jenes Gesetzes die Eisenbahn berechtigt ist, zu bestimmen, dass sie bei Gütern, deren Verladung vom Absender besorgt worden, weder für Verlust oder Beschädigung noch für diejenigen Gefahren haftet, denen solche Güter während des Transportes ausgesetzt sind.

5. Allerdings verbleibt nach Art. 40 dieses Gesetzes dem Aufgeber der Anspruch auf Schadenersatz nach dem gemeinen Recht, wenn er beweist, dass der Verlust oder die Beschädigung nicht aus den besonderen Umständen, welche die Eisenbahn zur Ablehnung der Haftpflicht berechtigen, herrührt. Aus den vom Kläger angeführten Umständen ergibt sich aber ein solcher Beweis nicht.

6. Eine Verantwortlichkeit der Eisenbahn kann auch daraus nicht hergeleitet werden, dass die Angestellten der Eisenbahn beim Verlad mitgeholfen und dabei ihre Meinung über die Art der Verladung ausgesprochen haben sollen. Die Eisenbahn übernimmt eine Haftpflicht für die mit der Verladung verbundene Gefahr nur, wenn der Absender die besondere Beaufsichtigung der Verladung durch das Personal der Bahn im Frachtbrief beantragt und dafür die vorgeschriebene Gebühr von 30 Cts. per 1000 kg bezahlt hat. Der Absender hat aber weder bewiesen noch Beweis dafür anerboten, dass er diese Bedingungen erfüllt habe.

Nr. 107. Entsch. des Oberlandesgerichts Celle.
3. Civil-Senat. Vom 20. Februar 1901.

(Mitth. d. Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1901. Nr. 9. S. 352.)

Haftung einer elektrischen Strassenbahn für Überfahren einer Schafheerde.

Zutreffend sind die Ausführungen des angefochtenen Urtheils, wonach das Gesetz vom 3. November 1838 keine Anwendung findet, da dieses Gesetz sich nur auf solche Eisenbahnen bezieht, welche mit landesherrlicher Genehmigung zugelassen sind.

Dennoch bedarf es nicht eines Eingehens auf die Frage, ob der streitige Unfall auf Verschulden der leitenden Organe oder eines anderen Beamten der beklagten Strassenbahn zurückzuführen ist, und inwieweit die Beklagte für ein Verschulden ihrer Beamten verantwortlich ist.

Bei Berücksichtigung des Umstandes, dass eine auf der Landstrasse betriebene elektrische Eisenbahn an sich schon eine erhebliche Gefährdung der auf der Landstrasse verkehrenden Menschen und Güter bewirkt, ist die Haftung des Unternehmers wegen des durch den Betrieb entstandenen Schadens schon gerechtfertigt, ohne dass es eines Verschuldens des Unternehmers oder seiner Beamten an dem Unfall

bedarf, da sonst dritte Personen, deren Eigenthum durch den Betrieb gefährdet wird, insofern schutzlos gegenüber dieser ihnen aufgedrängten Gefahr sein würden, als ihnen keine Klage auf Einstellung des obrigkeitlich genehmigten Betriebes gegeben ist. Das Berufungsgericht schliesst sich in dieser Hinsicht der von dem Reichsgericht in dem Urtheil des III. Zivilsenats vom 7. Dezember 1886 (Entscheidungen in Zivilsachen, Bd. 17, S. 103—105) ausgesprochenen Rechtsansicht an.

Die Haftung würde zwar dann nicht eintreten, wenn die Verursachung eines solchen Unfalls wie des vorliegenden durch den Betrieb der Strassenbahn sich nicht hätte voraussehen lassen. Davon kann aber nicht die Rede sein, und es ist auch von der Beklagten nicht behauptet worden.

Die Beklagte würde nun allerdings dann von der Haftung befreit sein, wenn der Schäfer F., wie die Beklagte nachzuweisen sucht, durch eigene Schuld zu dem Unfall beigetragen hätte, indem er, obschon er die drohende Gefahr rechtzeitig erkannt, die Heerde über die Brücke geführt hätte. Dieser Beweis ist aber vollständig misslungen.

Die Schadenersatzpflicht der Beklagten steht somit fest. Die Höhe des Schadens ist nicht bestritten, abgesehen von dem durch Verlammen entstandenen Schaden; in letzter Hinsicht ist dem Landgericht beizutreten.

Nr. 108. Entsch. des französischen Kassationshofes. Vom 12. März 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 8. S. 286.)

Unzulässigkeit der Kürzung der reglementarischen Lieferfrist zu Gunsten eines einzelnen Aufgebers.

Die Ministerialerlasse, durch welche die Lieferungsbedingungen und die Lieferfristen festgestellt werden, besitzen Gesetzeskraft, weshalb es unzulässig ist, diese Bedingungen oder Fristen im einzelnen Falle infolge besonderer, ausdrücklicher oder stillschweigender Uebereinkunft abzuändern.

Die reglementarischen Lieferfristen können nicht um des Umstandes willen, dass die in Aussicht genommene Verwendung des Transportgutes am Bestimmungsorte eine schnellere Beförderung erheischt, gekürzt werden. Ausserdem gelangt die Bestimmung des genannten Tarifes (Spezialtarif P. V. 29 Ouest), dass die Eisenbahn weder für Versäumnis noch für Unfälle haftet, zur Anwendung.

Nr. 109. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 16. März 1901.

(Allgem. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 34. S. 502.)

Wird ein Gut von der Bahn anstandslos abgenommen, ohne dass vorher eine Abwage begehrt wurde, so tritt trotz nachträglicher Abwage die Erlöschung der Ansprüche nach § 90 Betr.-Regl. ein.

Es wurde das Gut vom Kläger, beziehungsweise für denselben durch seinen Bediensteten in der Ankunftsstation anstandslos übernommen. Demzufolge sind alle Ansprüche an die Bahn gemäss § 90 Betr.-Regl. erloschen. Wenn auch nach der anstandslosen Uebernahme das Gut auf der Strassenbrückenwage gewogen wurde, so kann dieser nachträgliche Vorgang die gemäss § 90 Betr.-Regl. bereits eingetretene Erlöschung des Anspruches nicht mehr rückgängig machen. Ueberdies macht die nachträgliche Abwage keinen Beweis darüber, dass thatsächlich dem Kläger von der Bahn ein geringeres Gewicht als das in der Aufgabsstation constatirte ausgeliefert wurde. Es ist insbesondere nicht ausgeschlossen, dass auf dem Wege vom Magazin bis zur Strassenbrückenwage der Abgang eingetreten sein kann. Die Bahn kann aber nicht für einen nach erfolgter Uebergabe an den Adressaten etwa eingetretenen Abgang haftbar sein, weil der Frachtvertrag bereits durch die Abgabe des Gutes vollständig erfüllt war. Ferner ist noch Folgendes zu erwägen: So lange nicht die im § 71 vorgeschriebene Constatirung seitens der Bahn vorgenommen wurde oder durch Verschulden der Eisenbahn unterblieben ist, ist es noch möglich, dass die Bahn feststellt, es sei seit der Annahme zur Beförderung bis zur Ablieferung kein Verlust eingetreten, weil z. B. in der Aufgabsstation oder in der Ankunftsstation ein Irrthum in der Abwage geschehen sei u. dergl. Eine diesbezügliche Constatirung im Sinne des § 71 Betr.-Regl. hat nicht stattgefunden, nachdem das Gut zur Zeit der Abwage bereits von der Bahn dem Empfänger übergeben war. Deshalb steht nicht fest, dass ein theilweiser Verlust eingetreten sei, und die nach der Uebergabe des Gutes erfolgte Abwage ist nicht beweismachend. Wenn auch der behauptete Abgang vorliegend als ein äusserlich nicht erkennbarer angesehen würde, so war dennoch der Anspruch erloschen, weil der Kläger nicht den ihm gemäss § 90, Z. 4, lit. b obliegenden Beweis erbracht hat, dass der Mangel während der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und Ablieferung entstanden ist.

Nr. 110. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.
Vom 20. März 1901.

(Sächs. Arch. f. bürg. Recht u. Prozess. Bd. 11. Heft 7/8. S. 523.)

Zustellung von Klagen, die die Anfechtung von Beschlüssen der Generalversammlung einer Aktiengesellschaft betreffen (H.G.B. §§ 272, 271 Abs. 2; C.P.O. § 171).

Die beklagte Aktiengesellschaft hat in der Generalversammlung vom 27. März 1900 an die Stelle ihres bis dahin in Geltung gewesenen Gesellschaftsvertrags die von jenem Tage datirten Satzungen treten zu lassen beschlossen. Die Klägerin, die der Versammlung nicht beigewohnt hat, ficht als angebliche Eigenthümerin zweier Aktien der Beklagten die Beschlüsse als ungiltig an, weil in der der Versammlung vorausgegangenen Ankündigung der Tagesordnung die beabsichtigte Aenderung des Gesellschaftsvertrags entgegen § 284 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs nicht nach ihrem wesentlichen Inhalte erkennbar gemacht worden sei. Die Beklagte fordert Klagabweisung, indem sie darzulegen versucht, dass die Verletzung der erwähnten Vorschrift nicht zur Anfechtung berechtige. Die Klage ist unstreitig nur dem Vorstand der beklagten Gesellschaft, nicht auch dem Aufsichtsrath zugestellt worden. Die in erster Instanz ausgesprochene Klagabweisung wurde bestätigt aus folgenden Gründen:

§ 272 Abs. 1 des Handelsgesetzbuchs bestimmt, dass Klagen, die die Anfechtung von Beschlüssen der Generalversammlung einer Aktiengesellschaft zum Gegenstand haben, gegen die Gesellschaft zu richten sind und dass die Gesellschaft in derartigen Prozessen durch den Vorstand, sofern er nicht selbst klage, und den Aufsichtsrath vertreten werde. Mit dieser Doppelvertretung der Gesellschaft wird bezweckt, beide Organe derselben im Anfechtungsprozesse zum Worte kommen zu lassen und dadurch Kollusionen zwischen einem von ihnen und dem Anfechtenden auszuschliessen (S. Makower, Kommentar zum Handelsgesetzbuch bei § 272 unter Nr. Ib sowie Entsch. d. R.Ger. XIV S. 142 unten). Diesem Zwecke würde es zuwiderlaufen, wenn man der Regelvorschrift des § 171 Abs. 1 und 2 der Civilprozessordnung entsprechend die Zustellung der Klage an den Vorstand der Gesellschaft genügen lassen wollte, da hierdurch nicht ausreichend verbürgt wird, dass auch der Aufsichtsrath von der Anfechtung Kenntniss erlangt. In dieser Hinsicht bietet auch die jetzt dem Vorstand durch § 272 Abs. 4 des Handelsgesetzbuchs zur Pflicht gemachte unverzügliche Bekanntmachung der Klagerhebung und des Verhandlungstermins keinen genügenden Schutz, weil der Vorstand, welcher mit dem Anfechtungskläger im Prozesse gemeinsame Sache machen will, sich jener Verpflichtung leicht entziehen wird. Gehört demnach in Fällen der vorliegenden Art zur

ordnungsmässigen Klagerhebung auch deren Zustellung an den Aufsichtsrath, so musste die gegenwärtige Klage nach § 271 Abs. 2 des Handelsgesetzbuchs wegen Nichtbeobachtung dieses Erfordernisses abgewiesen werden (vergl. Entsch. d. R.Ger. in der Jur. Wochenschr. v. 1895 S. 602 Nr. 27 und Entsch. d. O.L.G. Rostock in Goldschmidts Zeitschr. f. Handelsrecht XLIII S. 325).

Nr. 111. Revis.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts. Vom 20. März 1901.

(Arch. f. gewerb. Rechtspfl. II. Heft 9. S. 267.)

§§ 18, 22, 47 Inval.-Versich.-Ges. Folgen einer Weigerung des Rentenbewerbers, sich der zur Beurteilung seiner Erwerbsfähigkeit erforderlichen Beobachtung im Krankenhause zu unterziehen; unterlassene Belehrung des Versicherten über die Rechtslage ein wesentlicher Mangel des Verfahrens.

Dieser Hergang zeigt, dass der Kläger über das an ihn gestellte Verlangen und über die Folgen seiner etwaigen Weigerung hinsichtlich des erhobenen Rentenanspruchs nicht in der erforderlichen, jeden Zweifel ausschliessenden Weise aufgeklärt worden ist. Dabei kann auf sich beruhen, ob das Schiedsgericht seinen Beschluss, den Kläger im Krankenhause beobachten zu lassen, diesem nicht auch durch Vermittelung der Beklagten mitteilen durfte; jedenfalls musste der Kläger darüber belehrt werden, dass es sich nicht um ein Heilverfahren, sondern lediglich um eine Beobachtung zum Zwecke der Feststellung seiner Invalidität handle, und ferner, dass im Falle der Weigerung der Beweis der Erwerbsunfähigkeit voraussichtlich nicht werde als erbracht angesehen werden können. Beides ist nicht geschehen. Allerdings ist dem Kläger mitgeteilt worden, er solle im L . . . . . hospitale beobachtet werden; anderseits aber sind ihm die §§ 22, 47 des Invalidenversicherungsgesetzes erläutert, welche Vorschriften sich nur auf das Heilverfahren beziehen. Der Hinweis auf diese Bestimmungen war daher geeignet, den Kläger in den Glauben zu versetzen, es solle für ihn ein Heilverfahren eingeleitet werden. Unter dieser Voraussetzung aber durfte er gemäss § 18 Abs. 2 Satz 2 des Invalidenversicherungsgesetzes als Verheirateter die Behandlung im Krankenhaus ablehnen. Das Verfahren leidet demnach an wesentlichen Mängeln, so dass sich die Aufhebung der Vorentscheidung auch aus diesem Gesichtspunkte rechtfertigt.

Sollte bei der erneuten Verhandlung das Schiedsgericht nach wie vor die Beobachtung des Klägers im Krankenhause für erforderlich halten, so wird es dem Kläger dies unter Beachtung der obigen Ausführungen in geeigneter Weise mitzuteilen und ihn auf die Tragweite

seiner etwaigen Weigerung hinzuweisen haben. Hierbei ist davon auszugehen, dass ein Versicherter sich der zur Feststellung der Erwerbsunfähigkeit erforderlichen Beobachtung im allgemeinen nicht entziehen darf, dass insbesondere die für das Heilverfahren geltenden Vorschriften der §§ 18 Abs. 2, 47 Abs. 2 des Invalidenversicherungsgesetzes keine sinngemässe Anwendung finden, während anderseits besondere persönliche Verhältnisse in billiger Weise zu berücksichtigen sein werden. Dass der Rentenbewerber durch eine entsprechende eingehende Belehrung in den Stand gesetzt werden muss, die Folgen seines Entschlusses zu übersehen, folgt aus der den Rentenfestsetzungsstellen obliegenden Fürsorgepflicht gegen die Versicherten, wie denn auch eine solche Belehrung bereits in der Revisionsentscheidung 672 (Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts 1898 Seite 392) als billig bezeichnet worden ist. Sollte sich der Kläger wiederum weigern, sich der Beobachtung im Krankenhause zu unterziehen, und stellt sich diese Weigerung nach Lage der Sache als unbegründet dar, so würde aus seinem Verhalten ohne weiteres der ungünstigste Schluss gezogen werden können (zu vergleichen Revisionsentscheidung 671, a. a. O. 1898 Seite 391 und die dort angeführten Rekursentscheidungen aus dem Gebiete der Unfallversicherung). Erscheint aber seine Weigerung entschuldbar — und es wird zu erwägen sein, ob eine solche Entschuldigung nicht schon in der Gemütsverstimmung des Klägers begründet ist —, so bedarf es der weiteren Prüfung, ob die Invalidität nicht etwa doch auf andere Weise — durch nochmalige, erforderlichenfalls wiederholte ärztliche Untersuchung — festgestellt werden kann. Erst wenn die sich darbietenden Mittel zur Aufklärung des Sachverhalts erschöpft sind, wird in diesem Falle über die Frage der Invalidität auf Grund des gesamten Akteninhalts Entscheidung zu treffen sein.

Nr. 112. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 22. März 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX (1901). Nr. 35/38. S. 318. Ziff. 32 u. 33.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. Voraussetzungen der Baubeschränkung eines Grundstücks bei einem nicht veröffentlichten Bebauungsplan.

Bei Würdigung der Tragweite der polizeilichen Verfügung nimmt der B.R. den Satz zur Richtschnur, dass durch einen nicht veröffentlichten Bebauungsplan eine Beschränkung der Bebaubarkeit eines Grundstücks erst dadurch geschaffen werde, dass der Plan dem einzelnen davon betroffenen Grundstück und dessen Eigenthümer gegenüber amtlich durch einen Willensakt der Polizeibehörde, welcher auf Verwirklichung der durch den Bebauungsplan vorgesehenen Fluchtlinie und der

dadurch herbeigeführten Baubeschränkung des Grundstücks gerichtet ist, in Anwendung gebracht wird. Der B.R. bezeichnet zutreffend diesen Satz als in der Rechtsprechung des R.G. feststehend. Wenn er sodann ausführt, dass eine auf Verwirklichung der Baubeschränkung gerichtete Willensentscheidung der Polizeibehörde in jener Baugenehmigung vom 18. September 1860 nicht enthalten sei, so kann hierin ein Verstoss gegen die obige Rechtsregel nicht erkannt werden. Der Rkl. ist zuzugeben, dass die Versagung der Bauerlaubniss nicht der einzige Weg ist, auf dem die Polizeibehörde ihren Willen, den Bebauungsplan einem Grundstück gegenüber in Wirksamkeit zu setzen, Ausdruck verleihen kann, sie kann dies auch unabhängig von jedem konkreten Bauprojekt. Allein dies hat der B.R. keineswegs verkannt.

Will man auch zugeben, dass die Eigenthümer durch den mit der Verfügung zugestellten Lageplan von dem Verlauf der neuen Fluchtlinie auch bezüglich der Grundstücke Nr. 2 und 3 in Kenntniss gesetzt wurden, so ist doch zu erwägen, dass, wie in dem Urtheile des erkennenden Senats vom 11. Mai 1900 VII 18/1900 im Anschlusse an frühere Entsch. des R.G. ausgesprochen ist, selbst eine amtliche Mittheilung des Bebauungsplans seitens der Polizeibehörde an den Eigenthümer dem Grundstück die Baubeschränkung nicht auferlegt, wenn sie nicht den Charakter einer auf Verwirklichung der durch die neue Fluchtlinie herbeigeführten Baubeschränkung des Grundstücks gerichteten Willensentschliessung der Polizeibehörde trägt. Diesen Charakter mag die Verfügung vom 17. Februar 1888 bezüglich des ganzen Grundstücks Nr. 1 haben; dass sie aber auch auf die Grundstücke Nr. 2 und 3 sich beziehen sollte, ist aus der Verfügung jedenfalls nicht mit rechtlicher Nothwendigkeit zu entnehmen.

Nr. 113. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 23. März 1901.

(D. Jur.-Zeitg. Jahrg. VI. Nr. 16/17. S. 390.)

Verfügungen über das Bett eines Privatflusses.

Was der Kläger durch die Errichtung der Mauer gethan hat, stellt sich als eine Verfügung über das Flussbett dar, durch welche er einen Teil des Privatflusses seiner Bestimmung entzogen hat. Das durfte niemand thun und durfte auch der Kläger nicht thun, obwohl er Uferbesitzer ist und selbst wenn er an dem betreffenden Grund und Boden Eigenthum haben und die baupolizeilich genehmigte Mauer seines Gebäudes unterwaschen werden sollte. Er brauchte hierzu vielmehr die Genehmigung der Ortspolizeibehörde, welche für die Erhaltung eines Privatflusses in seinem Bestande zu sorgen hat, bei dem Mangel einer

gesetzlichen Beschränkung die Genehmigung aus jedem polizeilichen Grunde versagen darf und wegen hiernach mit Recht nicht erteilter Genehmigung der unberechtigten Verfügung über den Teil des Privatflusses entgegentreten kann. Es giebt insbesondere auch ein Eigentum an Grund und Boden noch nicht die Befugnis, diesem seine Eigenschaft als Teil des Bettes eines Privatflusses zu nehmen. Ein solches Eigentum ist, solange der Grund und Boden mit dem Wasser des Flusses bedeckt ist und einen Teil des Flusses bildet, ein beschränktes und gewährt deshalb nicht die freie Verfügung, die sonst der Eigentümer hat, so wenig, wie etwa der Eigentümer des Grund und Bodens, auf dem sich ein öffentlicher Weg befindet, infolge seines Eigentums in den Bestand des Weges eingreifen darf. Es würde sich hiernach nur noch fragen, ob es etwa vollständig an polizeilichen Gründen fehlte, die Errichtung der Mauer nicht zu genehmigen. Davon aber kann hier keine Rede sein. — Dass das vorstehende bei einem öffentlichen Flusse zu gelten hätte, kann keinem Bedenken unterliegen (vgl. Entsch. des OVG. Bd. 32 S. 263). Es muss aber bei einem Privatflusse ebenfalls gelten und folgt auch für diesen ohne eine ausdrückliche gesetzliche Vorschrift aus dem Wesen der Privatflüsse und ihrer Bedeutung für das allgemeine Wohl. Der in ihnen von der Natur gespendete Wasserschatz ist für die Allgemeinheit vorhanden. Ein Eingriff in die natürlichen Verhältnisse durch einen Einzelnen in seinem Interesse, der den Bestand des Flusses berührt, ist deshalb unzulässig, solange er nicht ausdrücklich gestattet worden ist, und muss es noch mehr sein als das im § 4 des Privatflussgesetzes verbotene blosse Einwerfen und Einwälzen von losen Steinen, Erde und anderen Materialien in Flüsse. Gestattet aber ist ein Eingriff von jener Art weder durch eine Bestimmung des Privatflussgesetzes oder eines anderen Gesetzes, namentlich auch nicht für den Uferbesitzer, noch im vorliegenden Falle durch eine besondere polizeiliche Anordnung.

Nr. 114. Entsch. des französischen Kassationshofes.

Vom 27. März 1901.

(Bulletin de la Mutuelle-Transports. 1901. S. 52.)

Uebergabe des Frachtbriefes und Bezahlung der Fracht vor Ankunft des Gutes begründen für sich noch keinen Ersatzanspruch des Adressaten wegen Ablieferungs-Versäumnisses.

Der Gastwirt X. in Narbonne bestellte bei einem Comestibles-Händler in Basel Fische, Krebse und Wildpret für ein auf den 9. August 1898 angesetztes Hochzeitsmahl. Die Ware ging am 5. August in drei Kolli als Eilgut von Basel ab. Am 8. August früh ging X. zum Bahnhof in Narbonne, nahm den bereits angekommenen Fracht-

brief in Empfang und entrichtete die Fracht. Als er die Sendung bei der dortigen Güterabfertigungsstelle in Empfang nehmen wollte, ergab es sich, dass jene noch gar nicht angelangt war. Sofort, noch am 8. August, erhob X. Klage gegen die Gesellschaft du Midi beim Handelsgericht Narbonne auf Zahlung von Fr. 300, Fakturabetrag der Ware, nebst Verzugszins, ferner von Fr. 1000 Schadenersatz und endlich der Frachtauslage. Zur Begründung der Klage führte er an, die alleinige Thatsache, dass ihm die Bahn nach Uebergabe des Frachtbriefes und Bezug der Fracht das Gut nicht habe übergeben können, begründe einen zu Schadenersatz verpflichtenden Verzug auf beklagter Seite. Die beklagte Bahngesellschaft stellte fest, dass die in Betracht kommende Distanz (Basel-Narbonne) 838 Kilometer ausmacht, somit die Lieferfrist laut § 6 (1) *a* der Ausführungsbestimmungen zum I. U., auch ohne Berücksichtigung von § 6 (7) leg. cit. fünf Tage betrug und am 8. August noch nicht abgelaufen war.

Dennoch verurtheilte das Handelsgericht die beklagte Partei aus dem vom Kläger geltend gemachten Grunde zum Ersatz des Schadens, der jedoch nur auf Fr. 50 angesetzt wurde, und zur Zahlung von weiteren Fr. 10, unter Kostenfolge.

Der Kassationshof hob das Urteil wegen Verletzung von Art. 14 des I. U. und des § 6 der Ausführungsbestimmungen zu demselben auf.

Nr. 115. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

3. Senat. Vom 30. März 1901.

(D. Jur.-Zeitg. Jahrg. VI. Nr. 16/17. S. 391.)

Deiche und deichähnliche Erhöhungen der Erdoberfläche.

Deiche werden an dem Gewässer oder in der Nähe des Gewässers angelegt, um durch sie das dahinter liegende Land vor dem sich über die Ufer ausbreitenden Wasser zu schützen, aber nicht ausschliesslich in dem Gewässer selbst. Bauten, die blos in diesem innerhalb der Ufer und ohne sich über die Höhe der Ufer zu erheben, vorgenommen werden, sind nicht Deich-, sondern Wasserregulierungs- oder dergleichen Bauten. Ebenso ist keine deichähnliche Erhöhung der Erdoberfläche, von der der § 1 des Deichges. v. 28. Jan. 1848 ferner spricht, vorhanden, wenn lediglich in einem Flussbette etwas gebaut wird. Mit der Erdoberfläche ist hier im Gegensatze zu der regelmässig mit Wasser bedeckten Sohle des Gewässers der nur bei dem zeitweisen Austreten des Wassers aus seinen Ufern überschwemmte Teil der Erde, das Land, das zum Inundationsgebiete gehört und nicht unter dem Gewässer, solange es in seinen Ufern bleibt, sondern ausserhalb desselben liegt, gemeint.

Nr. 116. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 3. Senat. Vom 1. April 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 42. S. 514.)

Die Bestimmung, dass Zahlungen, welche öffentliche Kassen zu leisten haben, von dem Gläubiger an der Kasse in Empfang zu nehmen sind (§ 59 ALR. I. 16), gilt auch für Zahlungen, welche die auf Grund der Arbeiterversicherungsgesetze errichteten Kassen zu leisten haben.

In dem Invalidenversicherungsgesetz hat die unter den Parteien streitige Frage eine unmittelbare Lösung nicht gefunden, da die hier nach dem Vorgang der Unfallversicherungsgesetze angeordnete Zahlung durch die Post nur für die Zahlung der Rente und der aus der Rente zu berichtigenden Ersatzansprüche der Armenverbände gilt und nicht auch für Ersatzansprüche aus § 18 (s. § 123 und die Geschäftsanweisung vom 2. Dezember 1899 in den amtlichen Nachrichten des Reichs-Versicherungsamtes 1900 S. 254ff., Grassmanns Kommentar S. 437 zu § 49 S. 641 Anm., Handbuch für die Unfallversicherung I. Aufl. S. 374). Die Post überbringt aber nicht etwa die angewiesenen Beträge den Empfangsberechtigten, sondern sie erwartet ihre Meldung auf der Postanstalt zur Entgegennahme der Zahlung unter Vorlegung der erforderlichen Legitimationsnachweise. Nur versuchsweise ist für das Gebiet der Unfallversicherung durch Erlass vom 18. Januar 1901 angeordnet worden, dass einmalige Zahlungen von Renten u. s. w., Beträgen an Empfänger, die in Landbestellbezirken wohnen, durch die Landbriefträger zu bewirken sind (Amtsblatt des Reichs-Postamts 1901 S. 64). Das Krankenversicherungsgesetz enthält ebensowenig darüber eine ausdrückliche Vorschrift, ob das Krankengeld und der daraus zu befriedigende Ersatzanspruch der Armenverbände von der Krankenkasse zu holen, oder von ihr zu überbringen ist. Deshalb hat es kein grundsätzliches Bedenken, die Frage nach den Vorschriften zu entscheiden, die für Zahlungen aus öffentlichen Kassen landesgesetzlich bestehen, zu denen die Krankenkassen, wie übrigens auch die Kassen der Versicherungsanstalten der Unfall- und Invalidenversicherungsgesetze mit Rücksicht darauf, dass sie einem öffentlich-rechtlichen Zweck dienen und eine Einrichtng des öffentlichen Zwecks sind, gehören.

Was der Vorderrichter gegen die Anwendbarkeit des die Zahlungen aus und an öffentliche Kassen regelnden § 53 Tit. 16 Thl. II A.L.R. geltend macht, erweist sich jedoch als fehlsam. Den Begriff der öffentlichen Kassen im Sinne dieser Vorschrift auf die Kassen fiskalischer Stationen zu beschränken, rechtfertigt sich nach dem Wortlaut dieser Vorschrift nicht und ebensowenig, von ihrer Anwendbarkeit diejenigen öffentlichen Kassen auszuschliessen, die Einrichtungen dienen, deren

Entstehung erst in die Zeit nach dem Inkrafttreten des Allgemeinen Landrechts fällt. Massgebend ist aber für diesen Streit auch der Art. 11 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vom 20. September 1899, GS. S. 183, woselbst für das ganze Staatsgebiet verordnet worden ist, dass Zahlungen aus öffentlichen Kassen, wenn nicht ein Anderes bestimmt ist, an der Kasse in Empfang zu nehmen sind, und zwar mit massgebender Bedeutung auch für die Zahlungen von einer öffentlichen Kasse an eine andere öffentliche Kasse (s. Kappelmann, Preuss. Verw.-Bl. Jahrg. XXI S. 486).

Nr. 117. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 10. April 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 42. S. 517.)

In der Eisenbahnkonzession liegt die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt, dass die benachbarten Grundbesitzer nicht nur diejenigen nachtheiligen Einwirkungen dulden müssen, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar ist, sondern auch alles unterlassen müssen, was denselben beeinträchtigt.

Das Verschulden der Beklagten findet der Berufungsrichter darin, dass die Beklagte, nachdem sie, wie aus ihrem Schreiben vom 20. Juni 1892 ersichtlich, die Möglichkeit eines durch ihre Ausschachtungen eintretenden Schadens erkannt hatte, dennoch die Ausschachtungen fortgesetzt hat. Hierdurch habe die Beklagte grob fahrlässig gehandelt. Hierbei geht der Berufungsrichter in Anlehnung an ein in einem Vorprozess zwischen den Parteien mit umgekehrten Parteirollen am 30. Oktober 1895 ergangenes Urtheil des Reichsgerichts davon aus, dass die Beklagte ihr Grundstück mit der Beschränkung erworben, alles zu unterlassen, wodurch die Sicherheit des — damals bereits im Gang befindlichen — Eisenbahnverkehrs beeinträchtigt wird.

In dem gedachten Vorprozess wurde der von der jetzigen Beklagten gegen den Eisenbahnfiskus wegen der ihr durch polizeiliche Verfügung auferlegten Beschränkung in der Ausnutzung ihrer Thongrube erhobene Entschädigungsanspruch abgewiesen unter folgender vom Revisionsgericht gebilligten Begründung: In der Ertheilung der Konzession (zum Betriebe der Eisenbahn) liege die allgemeine Anordnung der Staatsgewalt, dass sich die benachbarten Grundbesitzer diejenigen nachtheiligen Einwirkungen auf ihre Grundstücke gefallen lassen müssen, ohne welche der Betrieb nicht ausführbar ist. Darnach sei mit der Anlage der Eisenbahn dem jetzt der Klägerin gehörigen Grundstück eine Beschränkung auferlegt worden des Inhalts, dass der Eigenthümer alles zu unterlassen habe, wodurch die Sicherheit des Bahnverkehrs beeinträchtigt wird.

Der erste Satz dieser Begründung ist aus der Entscheidung des Reichsgerichts, abgedruckt Band 7 Seite 266 der Entscheidungen, entnommen und wird von der Revision nicht angegriffen. Diese bestreitet nur die Richtigkeit des Folgesatzes, dass nämlich durch die Konzessionirung der Eisenbahn eine über die Verpflichtung zur Duldung der durch den Eisenbahnbetrieb verursuchten Immissionen und sonstiger nachtheiliger Einwirkungen hinausgehende Beschränkung der Nachbarn im Gebrauch ihres Eigenthums erzeugt werde. Es liegt indess kein Grund vor, in dieser Beziehung einen Unterschied zu machen. Ob der Eigenthümer im vitalen Interesse der benachbarten Eisenbahn zu einer Duldung oder zu einer Unterlassung gezwungen wird, ist grundsätzlich dasselbe. Muss der Eigenthümer sich Eingriffe in sein Eigenthum, denen er sonst widersprechen dürfte, gefallen lassen, weil ohne dieselben der Betrieb der Eisenbahn nicht ausführbar ist, so darf er auch innerhalb seines Grundstückes nichts vornehmen, was voraussichtlich in seinen Folgen den Bestand der Eisenbahnanlage und damit die Sicherheit des Betriebes zu gefährden geeignet ist. Es lag hiernach kein Grund vor, den im Vorprozess in Ansehung des durch die Konzessionirung und Anlage der Eisenbahn begründeten nachbarlichen Rechtsverhältnisses eingenommenen Standpunkt zu verlassen. Darnach aber unterliegt auch die Feststellung eines die Beklagte zum Schadenersatz verpflichtenden Verschuldens keinem rechtlichen Bedenken.

Nr. 118. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Civil-Senat. Vom 17. April 1901.

(Allgem. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 29. S. 441.)

Über die Tarifirung von „amerikanischem Eichenholz“ nach dem Deutschen Reformtarif von 1879, Fassung vom 1. April 1894.

Der Kläger hat nicht behauptet, dass amerikanisches Eichenholz besondere handelstechnische Eigenschaften im Unterschiede von einheimischem Eichenholze besitzt und dass es im Verkehre von diesem zu unterscheiden ist. Derartiges ist auch in den Verhandlungen der 57. Sitzung der ständigen Tarifcommission von keiner Seite behauptet, im Gegentheil ist ohne Widerspruch betont worden, dass für den Handel in Betracht kommende Unterschiede nicht bestehen, und dass auch die botanischen Merkmale nur von Botanikern auf Grund mikroskopischer Untersuchung festgestellt werden können (loc. cit. Seite 49, 85, 99, 117, 118). Hienach gibt es eine „Sorte“ amerikanisches Eichenholz in dem hier massgeblichen Sinne nicht, vielmehr, sofern nicht sonstige Eichenarten, deren Holz von der heimischen Sorte handelstechnisch abweichende Eigenschaften aufweist, vorkommen sollten, nur die Sorte

Eichenholz; jedenfalls ist das amerikanische Eichenholz in Ermanglung verkehrsmässig in Betracht kommender Unterschiede derjenigen Sorte Eichenholz zuzurechnen, welche Gegenstand eines betriebsgemässen Einschlages in der mitteleuropäischen Forstwirthschaft ist, und daher nach Specialtarif II zu verfrachten. Wäre die Meinung bei Abfassung des Tarifes eine andere gewesen, so würde es völlig unverständlich sein, warum die Verfasser das in grossen Quantitäten von Amerika eingeführte und daher einen wichtigen Tarifartikel bildende Eichenholz nicht mit unter den zahlreichen Beispielen erwähnt hätten, da gerade bei diesem Artikel in erster Linie die erheblichsten Zweifel über die Zugehörigkeit zu Specialtarif I entstehen mussten. Ebenso unverständlich wäre es, da gerade Fassdauben, wie bekannt, häufig aus Eichenholz hergestellt werden, dass man in Specialtarif I nur von Holz in Balken, Brettern, Bohlen und Blöcken spricht und das geringwerthigere Daubenholz nur im Specialtarif II erwähnt.

Jeder denkbare Zweifel wird aber beseitigt durch die für die jetzige Fassung der fraglichen Positionen massgebenden Verhandlungen der ständigen Tarifcommission vom 14./15. Februar 1884 (20. Sitzung) und der Generalconferenz vom 5. Dezember 1884.

Nr. 119. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 27. April 1901.

(Allgem. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 28. S. 426.)

Eine Disposition des Absenders im Sinne des Abs. (1) des § 64 B.-R. muss nach Vorschrift des Abs. (6) des § 64 B.-R. erfolgen, widrigenfalls dieselbe nichtig ist. Eine Disposition im Sinne der Zusatzbestimmung I zu § 64 ist, wenn sie nicht den in dieser Zusatzbestimmung enthaltenen Vorschriften entspricht, blos ungiltig und braucht nicht von der Bahn befolgt zu werden. Hat aber die Bahn eine solche ungiltige Disposition angenommen, so muss sie dieselbe auch ausführen.

Nach § 64 Abs. (1) kann nur der Absender die daselbst taxativ angeführten Verfügungen bezüglich des aufgegebenen Gutes treffen. Die Form, in welcher diese Verfügungen getroffen werden können, ist im Abs. (6) dieses Paragraphen normirt, und es ist im Abs. (7) ausgesprochen, dass jede in anderer Form gegebene Verfügung nichtig sei. Vorliegend handelt es sich jedoch um eine Verfügung, welche nicht im § 64 (1) aufgezählt ist. Die Klägerin als Absenderin hat nämlich die Weitersendung des Gutes nach einer seitwärts gelegenen Station begehrt. Das Recht, eine solche Verfügung zu treffen, wurde dem Absender in der Zus.-Bestg. I zu § 64 Betr.-Regl. eingeräumt und daselbst bestimmt, in welcher Weise eine solche Verfügung durchzuführen ist. Klägerin hat jedoch die in dieser Zusatzbestimmung vorgeschriebene Form in keiner Weise eingehalten, indem sie weder die Verfügung auf Formular-

anlage F abgegeben noch auch gleichzeitig das schriftliche Begehren gestellt hat, das Gut nach der neuen Bestimmungsstation zu senden, noch auch einen neuen Frachtbrief beigebracht oder die Ausfertigung eines neuen Frachtbriefes von der Anhalte-, beziehungsweise Bestimmungsstation begehrt hat. Mit Rücksicht darauf war die Bahn auch nicht gehalten, die in keiner giltigen Form abgegebene Verfügung der Klägerin zu befolgen, und die Klägerin hätte die Bahn nicht verantwortlich machen können, wenn dieselbe das Gut in die ursprüngliche Bestimmungsstation Bubenc gebracht hätte. Hätte die Bahn die in der nicht vorgeschriebenen Form abgegebene Verfügung nicht beachtet, so wäre das Gut in der Station Bubna nicht angehalten worden, und es wäre ein Wagenstandsgeld nicht aufgelaufen. Die Bahn hat nun zwar die in nicht gehöriger Form abgegebene Verfügung angenommen, was auch der Stationsaufseher in Oujezd in seinem Telegramm vom 3. September 1900 der Klägerin mittheilte, sie hat jedoch diese Verfügung, welche dahin lautete, dass das Gut statt nach der Station Bubenc nach Kladno gebracht werden soll, nur theilweise befolgt, indem sie das Gut im telegraphischen Wege in der Station Bubna anhalten liess. Die Bahn hat die Weiterdirigirung nicht veranlasst, wiewohl der Stationsaufseher in Oujezd ausdrücklich der Klägerin mitgetheilt hat, dass er das Gut zur gewünschten Station Kladno umdirigirt habe. Das Wagenstandsgeld ist nun dadurch aufgelaufen, dass die Bahn, ohne hiezu verpflichtet zu sein, die Verfügung des Absenders annahm, jedoch nur insoferne ausführte, dass sie das Gut anhielt, jedoch trotz ihrer Zusage, die Weiterversendung nach Kladno zu bewirken, das Gut nicht weitersandte. Wenn man aus der Bemerkung des Telegrammes des Stationsaufsehers in Oujezd vom 3. September 1900: „Frachtbriefduplicat nicht erhalten“ schliessen würde, dass der Stationsaufseher die Weitersendung nach Kladno von dem Empfang des Duplicat-Frachtbriefes abhängig mache, ungeachtet er in demselben Telegramm bereits erklärt, dass er die Umdirigirung nach Kladno bereits veranlasst habe, so ist die Klägerin dieser Bedingung am 3. September 1900 nachgekommen, indem das Frachtbriefduplicat an diesem Tage der Station Oujezd zugekommen ist. Von diesem Zeitpunkte an hat keinesfalls die Absenderin, sondern die Bahn selbst, beziehungsweise ihre Organe das Auflaufen des Standgeldes in Bubna verschuldet.

Nr. 120. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 27. April 1901.

(D. Jur.-Zeitg. Jahrg. VI. Heft 16/17. S. 389.)

Verbot vertragsmässiger Beschränkung der Bestimmungen der Unfallversicherungsgesetze zum Nachtheile der Versicherten.

Einem Arbeiter war durch rechtskräftigen Bescheid einer Berufsgenossenschaft v. 20. Nov. 1888 wegen eines Unfalles, den er am 13. Juli 1888 erlitten hatte, eine Teilrente von 5% zuerkannt worden; in dem Bescheid war jedoch auf Grund einer protokollarischen Erklärung des Klägers ausgesprochen, dass die Rente so lange nicht gezahlt werden würde, als der Kläger den gleichen Lohn wie vor dem Unfall erhalte. Das Schiedsgericht und ebenso das RVA. haben dieser Uebereinkunft der Parteien die Rechtswirksamkeit versagt und die Berufsgenossenschaft verurteilt, die einbehaltene Rente nach- und weiter zu zahlen, weil die Vereinbarung eine den Kläger benachteiligende und deshalb gemäss § 99 UVG. v. 6. Juli 1884 (zu vergl. auch § 141 GUVG. v. 30. Juni 1900) nichtig sei. Die Berufsgenossenschaft sei zwar für den Fall, dass der Kläger weniger als vor dem Unfall verdiene, zur Zahlung der Rente verpflichtet; trete aber der Fall ein, dass der Kläger zwar seinen früheren Lohn verdiene, aber wegen seiner Verletzung hinter dem Lohne der gleichwertigen unverletzten Mitarbeiter zurückstehe, so könne er nichts verlangen. In gleicher Weise sei er geschädigt, wenn er nicht nur den früheren Lohn nicht verdiene, sondern hinter diesem Lohn ganz beträchtlich zurückbleibe, weil er in diesem Falle nur die 5%, nicht aber eine entsprechend höhere Rente beanspruchen könne.

Nr. 121. Revis.-Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 2. Mai 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. II. Heft 9. S. 267.)

Über die bei der Prüfung der Erwerbsfähigkeit von Geisteskranken in Betracht zu ziehenden Gesichtspunkte.

Bereits in der Revisionsentscheidung 250 (Amtliche Nachrichten des Reichsversicherungsamts J. u. A. V. 1893 Seite 95) ist dargelegt worden, dass der Grundsatz der Nichtberücksichtigung der Arbeitsgelegenheit bei Prüfung der Erwerbsfähigkeit in denjenigen Fällen keine Anwendung finde, in denen es sich um eine zwar zur Arbeitsleistung als solcher befähigte, aber gleichwohl durch ein besonders geartetes Leiden vom Arbeitsmarkt ausgeschlossene Person handle. Was dort bezüglich eines körperlichen Krankheitszustandes erörtert worden ist, passt in vielen Beziehungen auch auf den hier gegebenen Fall geistiger Gestörtheit, und zwar unbeschadet der inzwischen in der Revisionsentscheidung 670

(Amtliche Nachrichten des Reichs-Versicherungsamts 1898 Seite 390) hinsichtlich der Erwerbsfähigkeit von Fallsüchtigen angenommenen Grundsätze. Während der Fallsüchtige durch plötzliche Ausbrüche seines Leidens regelmässig nur sich selbst gefährdet, ferner in den anfallfreien Zeiten durchaus zur Arbeit verwendbar sein kann, auch seine Krankheit eher Mitgefühl als Widerwillen zu erwecken pflegt, befindet sich der Geisteskranke in allen diesen Beziehungen in ungünstigerer Lage. Es ist in der Natur der Sache begründet und wird durch die tägliche Erfahrung bestätigt, dass im allgemeinen jedermann den Verkehr mit einer als geistig nicht gesund bekannten Person vermeidet, nicht nur wegen der Besorgnis, der Kranke könne infolge eines plötzlichen Anfalls seiner Umgebung gefährlich werden oder sonst durch sinnloses Handeln Schaden anrichten, sondern vor allem auch wegen des Gefühls der Scheu und Abneigung, das durch den Zustand eines unter vernunftwidrigen und mehr oder weniger unerklärlichen inneren Einflüssen stehenden Menschen notwendig hervorgerufen wird. Selbstverständlich werden sich diese Rücksichten je nach der Art und dem Grade der geistigen Erkrankung in den einzelnen Fällen mit verschiedener Stärke geltend machen. Immerhin aber bedarf es, soweit nach Lage der Sache Geisteskrankheit als Erwerbsunfähigkeitsursache in Frage kommt, stets auch einer Erwägung des vorstehend erörterten Gesichtspunkts.

Nr. 122. Entsch. des Landgerichts München I[1]). Vom 3. Mai 1901.

Glasballons, in welchen eine Flüssigkeit aufgegeben wird, sind nicht als Verpackung, sondern als Bestandtheile des Guts anzusehen und gehören zu den der besonderen Gefahr des Bruches ausgesetzten Gütern. Beweis des Verschuldens der Eisenbahn.

Der Glasballon, im welchem Kläger das Oel der Güterstation zur Beförderung übergeben hat, bildet einen Bestandtheil des Gutes.

Mit vollem Recht hat nun Erstrichter einen Glasballon auch bei guter Verpackung als ein der Bruchgefahr besonders ausgesetztes Gut betrachtet. Klägerischerseits wurde diese Ansicht in zweiter Instanz auch nicht mehr bestritten.

In Ansehung solcher Güter bestimmt § 77 Abs. 1 Ziffer 4 der Verkehrsordnung, dass die Eisenbahn für den Schaden nicht haftet, welcher aus dieser Gefahr entstanden ist. Dass der im gegebenen Fall eingetretene Schaden aus der Bruchgefahr des Gutes entstehen konnte und entstanden ist, bedarf keiner weiteren Ausführung.

Kläger sucht nun darzuthun, dass der Schaden durch Verschulden

[1]) Vgl. auch Bd. XVII S. 340 dieser Zeitschrift.

der Eisenbahn oder ihrer Leute entstanden ist. Er kann sich hiebei jedoch nur in Vermuthungen ergehen. Die Bestimmung in Absatz 2 des § 77 der Verkehrsordnung erfordert aber den strikten Nachweis des Causalzusammenhanges zwischen dem Verschulden und dem eingetretenen Schaden. Nun kann aber einerseits darin, dass die Angestellten der Eisenbahn die in unmittelbarer Nähe des Glasballons auf der Laderampe stehenden schweren Güter ein- und ausluden und hiedurch eine Erschütterung des Bodens verursachten, ein Verschulden nicht erklärt werden, und andererseits ist, wenn auch der Ballon hiebei Stösse erlitten haben sollte, die Möglichkeit nicht ausgeschlossen, dass der Ballon schon auf dem Transport zur Güterstation oder beim Hinaufheben auf die Laderampe einen Sprung erhalten hatte, welcher die Ursache des Auslaufens der im Ballon enthaltenen Flüssigkeit war. Erschütterungen sind auch in der Güterhalle, nicht nur auf der Laderampe, nicht zu vermeiden; erleidet der Ballon durch solche eine Beschädigung, so ist dieselbe eben eine Folge der besonderen Beschaffenheit des Gutes und die Haftung der Eisenbahn desshalb nach Ziffer 4 Absatz 1 § 77 der Verkehrsordnung ausgeschlossen.

Nr. 123. Entsch. des Handelsgerichts Brüssel.
Vom 4. Mai 1901.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 8. S. 283.)

Für freiwillige Nebenfunktionen (z. B. Stellung des Guts zur unmittelbaren Verladung in Schiffe) haftet die Eisenbahn nicht nach dem Eisenbahnfrachtvertrage.

Am 11. Dezember 1899 wurde in Huy eine Sendung Eisenblech an die Adresse der Firma Smeyers & Cie, nach der Station Antwerpen-Bassins aufgegeben und das Interesse an der Lieferung mit Fr. 1000 deklariert. Die Sendung langte folgenden Tags in der Bestimmungsstation an. Die Empfangsfirma wurde sofort avisiert, erteilte vorbehaltslos Decharge, bezahlte die Fracht und stellte an die Eisenbahn das Gesuch, die Wagen, in die das Blech verladen war, auf dem hierfür vorhandenen Geleise an eine bestimmte Stelle des Quai zu verbringen, wo die Sendung unmittelbar in das Schiff werde verladen werden. Dem Gesuche wurde entsprochen, aus irgendwelchen Ursachen jedoch, wahrscheinlich wegen Arbeitsüberhäufung, erst nach einigen Tagen, so dass unterdessen die reglementarische Lieferfrist von Huy nach Antwerpen-Bassins abgelaufen war.

Der Empfänger bezw. dessen Cessionar verlangte von den belgischen Staatseisenbahnen Schadenersatz wegen der Verspätung, wurde jedoch abgewiesen. Zur Verbringung der Wagen nach dem Quai sei die Eisenbahn nicht etwa vermöge des Frachtvertrages verpflichtet. Diese Mehr-

leistung bedeute lediglich eine Coulanz gegenüber dem Handel von Antwerpen, mit Bezug auf welche die Bahn in ihren Tarifbestimmungen ausdrücklich jede Verantwortlichkeit ablehne. Diese Tarifbestimmungen besitzen absolute Gültigkeit.

Nr. 124. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 11. Mai 1901.

(Allgem. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 86. S. 526.)

Es ist unzulässig, eine Sendung der Eisenbahn „zur Disposition" zu stellen; der Berechtigte kann nur Ersatz des Schadens verlangen, welchen die Bahn zu vertreten hat. Die Verfügung des Absenders muss sich auf die ganze Sendung beziehen.

Die Bahn war allerdings verpflichtet, den durch die Beschädigung des Fasses entstandenen Schaden in Gemässheit des § 80, beziehungsweise § 83 Betr.-Regl. zu ersetzen. Eine andere Verbindlichkeit oblag der Beklagten nicht, und die Klägerin war daher nicht berechtigt, zu verlangen, dass die Bahn, sei es das eine Fass, wie anfangs begehrt, oder die ganze Sendung, wie später begehrt wurde, behalte und bezahle. Die Klägerin war auch nicht berechtigt, die Disposition dahin zu treffen, dass das eine volle Fass gegen die darauf haftende entfallende Fracht und Gebühren ausgefolgt und das andere Fass von der Bahn übernommen werde. Der Bahn obliegt, im Falle der Beschädigung oder des theilweisen Verlustes lediglich Schadenersatz im Sinne der §§ 80 und 83 Betr.-Regl. zu leisten, keinesfalls aber eine Sendung für sich zu behalten und den Preis hiefür zu bezahlen. Eine durch besondere Gesetzesbestimmung normirte Verpflichtung, eine beschädigte Sendung käuflich oder sonst zu erwerben, besteht für den Frachtführer nicht und kann auch aus keinem allgemeinen Rechtsgrundsatze abgeleitet werden. Der Frachtgeber kann sein Gut nicht abandonniren, sondern nur, wie erwähnt, Schadenersatz im Sinne der bestehenden Bestimmung verlangen. Auch eine theilweise Verfügung des Absenders ist durch die Zusatzbestimmung II zu § 64 Betr.-Regl. ausdrücklich untersagt, indem es daselbst heisst: „Jede Verfügung des Absenders muss sich auf die ganze Sendung erstrecken und daher für alle Theile derselben eine gleiche sein". Abgesehen hievon, ergibt sich das Vorgesagte aus der Natur des Frachtvertrages und aus dem Umstande, dass durch eine verschiedenartige und theilweise Verfügung eine grosse Verwirrung im Eisenbahnfrachtverkehre entstehen könnte. Endlich war die theilweise Ausfolgung des Gutes dadurch verhindert, dass nur die Fracht bezüglich des einen Fasses nach Wunsch der Klägerin abgefordert werden sollte. Dieses Begehren der Klägerin ist nach § 66 (1) Betr.-Regl. unzulässig, da die Bahn nur verpflichtet ist, gegen Bezahlung der

im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge das Gut auszuhändigen. Die Fracht und die Gebühren waren aber nur für die ganze Sendung im Frachtbriefe ersichtlich gemacht, und es konnte eine Ausfolgung vor Berichtigung der ganzen Gebühren nicht stattfinden. Abgesehen davon, dass die Bahn nicht verpflichtet war, gegen Bezahlung eines Theiles der Gebühren von dem Gute etwas auszufolgen, war auch die Bahn nicht berechtigt, eine Abänderung dieser Frachtberechnung vorzunehmen, da zwei Bahnen beteiligt waren und jede Bahn verpflichtet ist, die ersichtlich gemachten Gebühren für die vorherige einzuheben.

Nr. 125. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 14. Mai 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 46. S. 562.)

Preuss. Enteign.-Ges. § 8. Wenn nach dem begründeten Gutachten Sachverständiger ein Grundstück in absehbarer Zeit keine Aussicht hat, als Bauland verwerthet zu werden, so besitzt es Bauplatzeigenschaft nicht, auch wenn es aus irgend welchen Gründen in den städtischen Bebauungsplan aufgenommen ist.

Nach Massgabe der Gutachten der Sachverständigen geht der Berufungsrichter davon aus, dass der enteigneten Parzelle die Bauplatzeigenschaft fehle. Von den genannten Sachverständigen wird namentlich bemerkt, vermöge des auf der Südseite der Bahn stattfindenden Bergbaues sei eine Entwickelung der Ortschaft Z. nach dieser Seite ausgeschlossen, die Grundstücke dort liessen schon Spuren des Bergbaues erkennen, auch auf dem Grundstücke des Klägers sei schon eine Einsenkung der Oberfläche wahrzunehmen. Die Sachverständigen äussern sich ferner dahin, wenn die Ortschaft sich auch stark vermehre, so sei doch für lange Jahre auf der Nordseite der Bahn noch genügendes Bauterrain vorhanden. Sie sprechen aus diesen Gründen der enteigneten Parzelle, gleichwie dem übrigen Theile des Grundbesitzes des Klägers, die Bauplatzeigenschaft ab. Ob für die südliche Seite bereits ein Bebauungsplan aufgestellt ist, wissen die Sachverständigen nicht, halten es aber für unerheblich. Auch hierin folgt ihnen der Berufungsrichter. Die Revision greift dies an, indem sie ausführt, wenn das Grundstück in den Bebauungsplan einbezogen sei, so müsse es auch als Bauland entschädigt werden; als Regel gelte, dass das vom Bebauungsplan umfasste Land Bauland sei, eine Ausnahme von dieser Regel müsse der Beklagte beweisen. Der Angriff geht fehl. Nach den §§ 1, 8 des Enteignungsgesetzes ist der Eigenthümer in Höhe des vollen Werthes des abzutretenden Grundstückes zu entschädigen. Wenn nun für die Ortschaft ein Bauplan aufgestellt sein sollte, welcher sich aus irgend welchen Gründen auf das im Süden der Bahn gelegene Grundstück des

Klägers erstreckt, in Wirklichkeit aber nach Lage und Beschaffenheit desselben keine Aussicht auf eine vortheilbringende Benutzung desselben zur Errichtung von Bauten in absehbarer Zeit vorhanden ist, so war die Aufnahme des Grundstücks in den Plan so wenig direkt als indirekt von Einfluss auf den Werth des Grundstücks; eine Steigerung des bei einem Verkaufe zu erzielenden Werthes war alsdann ausgeschlossen. Ganz unsichere Zukunftshoffnungen müssen ausser Berücksichtigung bleiben. Eine Vermuthung der von der Revision behaupteten Art besteht nicht, und bestände sie, so wäre sie hier durch das Gutachten der Sachverständigen widerlegt.

Nr. 126. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 17. Mai 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 5. S. 1138.)

Die Frage, ob bei der Anstellung eines Beamten richtig verfahren ist, ist der gerichtlichen Entscheidung entzogen.

Es mag noch hinzugesetzt werden, dass es der materiellen Prüfung, ob diese „Grundsätze" (für die Besetzung der Subaltern- und Unterbeamtenstellen mit Militäranwärtern) bei der Anstellung des Klägers verletzt sind oder nicht, überhaupt nicht einmal bedurft hätte. Denn ob bei der Anstellung richtig verfahren ist, unterliegt überhaupt nicht der richterlichen Kognition. Alle Rechte, die aus den „Grundsätzen" zu folgern sind, sind publizistischer Natur und daher vor den ordentlichen Gerichten nur verfolgbar, soweit der Rechtsweg durch besondere Vorschriften, im vorliegenden Falle das preussische Gesetz vom 24. Mai 1861, zugelassen ist. Das ist aber nur der Fall für vermögensrechtliche Ansprüche aus dem Dienstverhältniss. Das Bestehen des Dienstverhältnisses ist also vorausgesetzt, und das Reichsgericht hat bereits wiederholt sowohl für das preussische als für das Reichsrecht ausgeführt, dass die Gerichte die privatrechtlichen Ansprüche der Beamten nach der thatsächlich gegebenen öffentlichen Stellung derselben, wie solche ihnen von der hierzu kompetenten Behörde durch Verleihung des Amtes gegeben worden ist, zu beurtheilen haben, und dass nicht diejenige Stellung für die Beurtheilung der vermögensrechtlichen Ansprüche der Beamten massgebend ist, welche denselben bei einer nach der Auffassung des Gerichts rechtmässigen Ausübung der Aemterhoheit hätte verliehen werden sollen.

Abhandlungen.

4.

Die Kollision mehrerer Enteignungsrechte nach preussischem Recht.

Von **Dr. Georg Eger,**
Regierungsrath in Berlin.

Nach Artikel 9 der preussischen Verfassungsurkunde vom 31. Januar 1850 in Verbindung mit den §§ 1 und 2 des preussischen Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 ist die Enteignung begrifflich die Entziehung oder Beschränkung des Eigenthums aus Gründen des öffentlichen Wohles für ein Unternehmen, dessen Ausführung die Ausübung des Enteignungsrechts erfordert, gegen vollständige Entschädigung und nach Massgabe des Gesetzes.

Der Staat kann unter diesen gesetzlich gegebenen Voraussetzungen das Recht der Entziehung des Eigenthums sowohl für seine eigenen Unternehmungen in Anspruch nehmen d. h. dem Fiskus als Repräsentanten des Staatsvermögens für fiskalische Unternehmungen verleihen, aber auch Gemeinden, Gesellschaften, öffentlichen und privaten Körperschaften, juristischen und physischen Personen, überhaupt jeder Art von Privatunternehmern gewähren. Doch ist in Betreff der letzteren gleichfalls unbedingte Voraussetzung, dass sie das Recht nur behufs Ausführung eines Unternehmens, welches dem öffentlichen Wohle dient, ausüben.

Wie in der Verfassung, so hat sich auch im Enteignungsgesetze der Gesetzgeber darauf beschränkt, für die Zulässigkeit der Enteignung ein allgemeines Prinzip aufzustellen, und von jeder näheren Präzisirung der einzelnen Enteignungsgründe Abstand genommen, in der richtigen Erkenntniss, dass letzteres dem Bedürfnisse, aus welchem das Gesetz geflossen, nicht entsprechen würde, vielmehr dem mit der Verleihung des Enteignungsrechts betrauten Organe der Staatsgewalt nur generell die Direktive gegeben werden dürfe, welche bei Beurtheilung der konkreten Fälle festzuhalten sei. Absolut lässt sich der Begriff des öffentlichen Wohles nicht definiren. Mit Recht wird es in der Erfüllung und Befriedigung aller Staatszwecke gesehen, und zwar sowohl derjenigen, welche der Staat unmittelbar verfolgt, als auch derjenigen, welche mittelbar durch die Gemeinden, Kirchen, Körperschaften etc. oder auch durch Private in Vollzug gesetzt werden. Wie aber die Staatszwecke je nach der politischen und kulturellen Mission des Staates dehnbar sind und nach Zeit und Umständen fortgesetzt sich ändern, so ist auch der Begriff des öffentlichen Wohles von diesem Wechsel abhängig, und die Entscheidung, ob ein Unternehmen im öffentlichen Wohle liegt, ist nicht nach einem absoluten Massstabe, sondern unter Berücksichtigung der jedesmal in Frage kommenden Staatszwecke nach der Besonderheit des einzelnen Falles zu treffen. Von diesen Erwägungen ausgehend hat der Gesetzgeber die allgemeine Bestimmung: „aus Gründen des öffentlichen Wohles“ ohne

nähere Präzisirung und ohne detaillirte Aufzählung einzelner Gründe und Kategorien gewählt, indem er die Garantie für eine richtige und unparteiische Beurtheilung dessen, was zum öffentlichen Wohle gehört, allein darin suchte, dass er die Entscheidung hierüber ausschliesslich der Autorität des Staatsoberhauptes (§ 2) übertrug.

In den Berathungen über das Gesetz ist allerdings nach Vorgang anderer Gesetzgebungen wiederholt der Versuch gemacht worden, das allgemeine Prinzip entweder durch die Bestimmung zu begrenzen, dass in jedem einzelnen Falle das Enteignungsrecht durch ein Spezialgesetz verliehen werden solle (England) oder aber dass im Enteignungsgesetze die einzelnen Kategorien von Unternehmungen speziell aufgeführt würden, bei welchen die Enteignung zulässig sei (Bayern, Kurhessen, Sachsen etc.). Aber dem Vorschlage des Erlasses von Spezialgesetzen für jeden einzelnen Fall wurde entgegengehalten, dass derselbe bei der schnell fortschreitenden Verkehrs- und Kulturentwickelung und der grossen Zahl von Enteignungsfällen praktisch undurchführbar sei, weil die gesetzgebenden Faktoren dadurch überbürdet werden würden und für die gründliche Prüfung der in Betracht kommenden Fragen eine gesetzgebende Körperschaft ungeeignet sei. Und gegen den Vorschlag der speziellen Aufführung der einzelnen Kategorien im Gesetz wurde geltend gemacht, dass sie nicht angezeigt erscheine; denn sie müssten entweder so eng gezogen werden, dass sie das öffentliche Interesse gefährden, oder so weit, dass sie einen wirklichen Schutz gegen Missbrauch doch nicht gewähren. Ueberdies liege die Befürchtung nahe, dass aus einer solchen speziellen Aufzählung die betreffenden Unternehmer einen Anspruch auf Verleihung des Enteignungsrechtes in den bezeichneten Fällen herleiten würden. Vor allem sei es aber bei den vielgestaltigen Verhältnissen eines grossen Kulturstaates nicht möglich, im Voraus erschöpfend alle Fälle gesetzlich zu fixiren, in welchen im Interesse des öffentlichen Wohles die Enteignung für zulässig zu erachten sei. Beispielsweise würde die eventuelle Inanspruchnahme des Grundeigenthums für folgende Anlagen nicht wohl ausgeschlossen werden können:

1. zur Ausführung aller direkt oder indirekt der Landesvertheidigung dienenden Anlagen, als Festungswerke oder Unterkunftsräume für lebende und todte Streitmittel, sowie Uebungsplätze;
2. zur Anlegung, Erweiterung und Veränderung von Wegen, Strassen, Plätzen, Brücken, Kanälen, Häfen, Flussbetten, zu öffentlichen Anlagen, die zum Einladen und Ausladen von Waaren dienen, Leuchtthürmen und anderen Seezeichen, Eisenbahnen, öffentlichen Wasser-, Gas- und Telegraphen-Leitungen (hierzu werden auch Klein- und Strassenbahnen, sowie die Anlagen für elektrische Licht- und Kraftvertheilung gerechnet);
3. zur Erbauung oder Erweiterung von öffentlichen Schul-Anstalten, Kirchen, Pfarren, Begräbnissplätzen, Armen-, Kranken- und Irren-Anstalten, Straf-Anstalten jeder Art, Markthallen und öffentlichen Schlachthäusern;
4. zur Erweiterung der Städte und Dörfer, zum Wiederaufbau zerstörter Gebäude, wenn nach dem allgemeinen Bauplan eine Veränderung der Baustätten erforderlich wird;

5. zur Austrocknung von Sümpfen und Seeen in der Nähe von Ortschaften, Beschützung einer Gegend vor Ueberschwemmungen;
6. zu Vorkehrungen zu wesentlich nothwendigen sanitäts- oder sicherheitspolizeilichen Zwecken;
7. in Fällen öffentlichen Nothstandes, namentlich bei Feuers- und Wassersgefahr, Erdbeben und Erdfällen, in Kriegs- und anderer dringender Noth;

und vielleicht noch nach dem Vorgange der Gesetze anderer Staaten:

8. zur Sicherung der Kunstschätze und wissenschaftlichen Sammlungen des Staates vor Feuers- und anderer Gefahr, und
9. zu Gebäuden für öffentliche Behörden.

Aber durch die spezielle Aufführung aller dieser Kategorien wird das Bedürfniss des wirthschaftlichen und staatlichen Lebens keineswegs erschöpft, es wird einerseits zahlreiche andere Fälle geben, in welchen aus Gründen des öffentlichen Wohles die Verleihung des Enteignungsrechts gerechtfertigt erscheint, ebenso wie andererseits in einzelnen der eben aufgeführten Fälle nach Lage der konkreten Umstände dieselbe nicht begründet erscheinen kann. Man hat daher die auf spezielle Aufführung der einzelnen Kategorien von Enteignungsfällen gerichteten Anträge sämmtlich abgelehnt und es bei der allgemeinen Direktive, dass Gründe des öffentlichen Wohles für die Verleihung des Enteignungsrechtes massgebend sein müssen, bewenden lassen.

Kann nun das Enteignungsrecht sowohl dem Staatsfiskus, wie auch Gemeinden, Körperschaften, Gesellschaften, überhaupt physischen und juristischen Personen aller Art und für die verschiedensten, im öffentlichen Wohle liegenden Unternehmungen verliehen werden, so tritt häufig der Fall ein, dass ein bereits für ein Unternehmen in Anspruch genommenes Grundstück auch noch für ein anderes Unternehmen gebraucht wird, und es entsteht die Frage, ob auch solche Grundstücke, welche einem mit dem Enteignungsrechte ausgerüsteten Unternehmen angehören und für dieses enteignet worden sind, zu Zwecken eines späteren, gleichfalls mit dem Enteignungsrechte versehenen Unternehmens enteignet werden dürfen.

Bei dieser Frage ist zu unterscheiden, ob die betreffenden Grundstücke für das ältere Unternehmen noch nothwendig sind oder nicht. Ist dies nicht der Fall — z. B. Inanspruchnahme eines verlassenen Bahndammes oder Dispositionslandes einer bestehenden Eisenbahn für eine neue Eisenbahn — so ist für das ältere Unternehmen der Rechtsgrund zur Inanspruchnahme der fraglichen Grundstücke aus dem verliehenen Enteignungsrechte fortgefallen, und es erscheint nach der ratio legis die Enteignung für das spätere Unternehmen zweifellos statthaft. (Löbell, Komm. z. Ent.-Ges. S. 25, 26.)

Schwieriger ist die Entscheidung der Frage, wenn die betr. Grundstücke für das ältere Unternehmen noch nothwendig sind. Alsdann liegt eine Kollision zweier Enteignungsrechte vor, welche nach den Grundsätzen über die Kollision von Rechten (bisher für das Gebiet des Preuss. Allgem. Landr. §§ 95—97 Einl.) zu entscheiden ist; d. h. das mindere Recht muss dem stärkeren weichen, ebenso der gesuchte Vortheil dem abzuwendenden Schaden

und, wenn die in Kollision kommenden Rechte von gleicher Beschaffenheit sind, so muss jeder der Berechtigten von dem seinen soviel nachgeben, als erforderlich ist, damit die Ausübung beider zugleich bestehen kann (s. BGB. § 226 und analog §§ 1024, 1060)[1]).

Das Enteignungsrecht darf zwar nach § 1 des Gesetzes nur aus Gründen des öffentlichen Wohles verliehen werden. Diese Gründe sind aber nicht immer gleich stark, und daraus ergiebt sich, dass auch die Enteignungsrechte, welche in jenen Gründen ihre Quelle haben, von verschiedener Stärke und Intensivität sind. Es erscheint z. B. nicht zweifelhaft, dass das Enteignungsrecht, welches zum Bau einer für die Landesvertheidigung und somit für die Integrität des Staates unbedingt nothwendigen strategischen Bahn oder fortifikatorischen Anlage verliehen ist, von grösserer Stärke ist, als das zum Bau einer lediglich dem Verkehrsinteresse dienenden Bahn gegebene, und das letztere, obgleich älter, dem ersteren nachstehen muss, wenn die strategische Linie etc. sonst überhaupt nicht oder nur mit unverhältnissmässigen Kosten hergestellt werden könnte. Dagegen muss das Enteignungsrecht grosser Durchgangsbahnen, welche das Verkehrsinteresse des ganzen Staates oder grosser Gebiete desselben erfordert, dem Enteignungsrechte blosser Lokalbahnen von untergeordneter Bedeutung vorangehen (s. Randa a. a. O.). Doch ist in solchem Falle dem älteren Unternehmer volle Entschädigung für dadurch etwa erforderliche Neubauten, Verlegungen oder die gänzliche Kassirung seines Unternehmens zu leisten. Der Annahme, dass jedem öffentlichen Unternehmen die Berechtigung oder Nothwendigkeit seiner Existenz in demselben Masse innewohne, kann mithin nicht beigetreten werden. (Löbell S. 26, Seydel, Komm. z. Ent.-Ges. 2. Aufl. S. 19 f.) Vielmehr muss die im öffentlichen (strategischen, kulturellen, wirthschaftlichen etc.) Interesse weniger wichtige Anlage der wichtigeren weichen oder wenigstens sich dieser unterordnen oder akkomodiren. In diesem Sinne führt auch ein Ministerialbescheid aus: „Es sei nicht ausgeschlossen, dass das bei einem neuen Unternehmen in Frage kommende öffentliche Interesse dasjenige, welches bei dem bereits bestehenden öffentlichen Institut in Betracht komme, in dem Masse überwiege, dass im Falle einer Kollision das letztere dem ersteren weichen müsse (z. B. Inanspruchnahme eines Begräbnissplatzes zu einer Eisenbahnanlage). Ein derartiger Eingriff in schwerwiegende Interessen sei indess nur ausnahmsweise und auch nur dann statthaft, wenn eine im öffentlichen Interesse dringend nothwendige Anlage in anderer Weise überhaupt nicht oder doch nur mit unverhältnissmässig hohen Kosten hergestellt werden könnte“ [2]).

Das ältere Recht, wenngleich das schwächere, ist also als wohlerworben (quaesitum) thunlichst zu schonen, und braucht namentlich dann nicht zu

[1]) Vergl. hierzu die Abhandl. in der Oesterr. Eisenb.-Ztg. 1883 Nr. 37 u. Randa in Grünhut's Zeitschr. f. öffentl. u. Priv.-R. Bd. 10 S. 620.

[2]) Rekurs-Bescheid des preuss. Minist. f. Handel etc. vom 15. November 1878. Erk. des Oesterr. Verwalt.-Ger.-Hofes vom 7. Mai 1885, betr. die Enteignung eines Friedhofes. Eisenb. Entsch. IV S. 160—162.

weichen, wenn die Möglichkeit vorliegt, das neue Unternehmen ohne Eingriff in das Recht des älteren und ohne unverhältnissmässige Opfer zu Stande zu bringen; der neue Unternehmer hat dies bei Aufstellung seines Planes zu berücksichtigen. Speziell gegen die Inanspruchnahme der Kirchhöfe für andere öffentliche Unternehmungen sind, weil hier zu dem Eingriffe in materielle Interessen noch die Verletzung idealer hinzutritt, gewisse Kautelen gegeben: die Enteignung selbst geschlossener Kirchhöfe soll in der Regel nicht vor Ablauf von 40 Jahren nach erfolgter Schliessung stattfinden [1]); ferner soll es überall vermieden werden, Chausseen über Kirchhöfe zu führen [2]), und dieser Grundsatz ist durch eine Verfügung des Kultus-Ministeriums vom 20. Januar 1868 auch auf Eisenbahnen mit dem Hinzufügen für anwendbar erklärt worden, dass die Genehmigung eines Planes, welcher die Verwendung eines Begräbnissplatzes zu Eisenbahnzwecken in Aussicht nimmt, sowie die Verleihung des Enteignungsrechtes erst nach Benehmen mit dem Kultus-Minister stattfindet.

Entscheidet aber nicht das Uebergewicht des einen Rechts, sind vielmehr beide Rechte gleich stark, so muss nach Analogie der civilrechtlichen Normen ein gegenseitiges Nachgeben stattfinden, und zwar soviel als erforderlich ist, damit die Ausübung beider zugleich bestehen könne. Dieser Satz bedarf jedoch einer Modifikation, weil nicht immer ein Nachgeben in der Weise möglich ist, dass beide Rechte nebeneinander ausgeübt werden können. Ist dies nicht möglich, so geht nach dem allgemeinen Grundsatze: „prior tempore, potior jure“ das ältere Enteignungsrecht vor, d. h. ein für das ältere Unternehmen nothwendiges Grundstück darf alsdann nicht zu Zwecken des jüngeren Unternehmens enteignet werden, falls das qu. Grundstück die Ausübung beider Rechte nicht zu tragen vermag, bezw. dazu nicht ausreicht, mithin durch eine solche Enteignung das ältere Unternehmen in seiner Existenz bedroht oder seiner Bestimmung entfremdet werden würde. Ist aber ein Nachgeben möglich, weil das qu. Grundstück die Zwecke beider Unternehmungen vollständig oder doch nur mit unerheblichen Beschwerungen des einen oder des anderen zu befriedigen vermag, so ist insoweit die Inanspruchnahme zu Gunsten des jüngeren Unternehmens statthaft. Nur hat letzteres, weil es in ein jus quaesitum eingreift, die Kosten der hierdurch etwa nothwendigen Umbauten, Veränderungen des älteren Unternehmens zu tragen und diesem für etwaige Nachtheile Ersatz zu leisten. Ein solches Nachgeben würde auch darin zu finden sein, wenn der jüngere Unternehmer auf seine Kosten Anlagen herstellt (z. B. bei Eisenbahnen: Verlegungen der Geleise, Ueber-, Unterführungen), durch welche der ältere Unternehmer in die Lage versetzt wird, ohne Schädigung oder Störung, oder unter Entgeld für geringfügige Nachtheile ein bisher nothwendiges Grundstück künftighin

---

[1]) Cirk.-Verfügung des Kult.-Ministeriums vom 28. Januar 1830, v. Kamptz, Annalen, Bd. 14 S. 183.

[2]) Cirk.-Verfügung des Minist. des Innern vom 13. Januar 1883, v. Kamptz, Annalen, Bd. 17 S. 214.

entbehren, bezw. für die Zwecke des anderen Unternehmens freigeben zu können, d. h. ein geeigneter Ersatz dafür von letzterem geboten wird [1]).

Nach diesen Grundsätzen regelt sich besonders die Frage über die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Grundstücken einer bestehenden Chaussee, Eisenbahn, eines Flusses etc. zu Gunsten einer neu anzulegenden Chaussee, Eisenbahn, eines Kanals etc. z. B. zum Zwecke der Durchschneidung (im Niveau oder durch Unter- oder Ueberführung) oder des Anschlusses [2]) oder der Mitbenutzung [3]), ferner die Zulässigkeit der Inanspruchnahme von Eisenbahnen, Chausseen und anderen öffentlichen Strassen zum Zwecke der Anlage von Telegraphen-, Telephon-, Rohrpost-, Wasser- etc. Leitungen [4]).

In allen diesen Fällen ist davon auszugehen, dass grundsätzlich die Entziehung oder Beschränkung von Grundeigenthum des einen Unternehmens zum Zwecke der Anlage und des Betriebes des anderen rechtlich zulässig ist und in Anspruch genommen werden darf, soweit dies nach Lage der Sache mit dem Bestehen und dem Zwecke des ersteren überhaupt vereinbar ist. Daher kann z. B. die Rechtsgültigkeit der Enteignung von Strassenflächen für die Kreuzung mit Bahnanlagen an sich nicht in Zweifel gezogen werden [5]).

Die Entscheidung in Kollisionsfällen hat im Wege Königlicher Verordnung bezw. durch die Enteignungsbehörden zu erfolgen, nicht aber durch die Gerichte [6]). Bei Anschluss oder Mitbetrieb mehrerer Eisenbahnen berühren die dem Handelsminister bezw. jetzt dem Minister der öffentlichen Arbeiten nach den §§ 27, 45 Eisenbahn-Gesetz vom 3. November 1838, §§ 10, 28, 29 Kleinbahn-Gesetz vom 28. Juli 1892, zustehenden Regulirungsbefugnisse die Frage der Entziehung oder Beschränkung des Grundeigenthums der alten Bahn sowie die Entschädigung dafür nicht. Hierüber ist verfassungsmässig nach Massgabe des Enteignungsgesetzes zu entscheiden.

Die Entscheidung über die Mitbenutzung öffentlicher Wege zur Anlage und zum Betriebe von Kleinbahnen hat ohne Einleitung des Enteignungsverfahren gemäss §§ 6, 7 des Kleinbahn-Gesetzes vom 28. Juli 1892 durch die dort bezeichneten Behörden zu erfolgen. Soweit für die Anlage von Kleinbahnen aber Privateigenthum in Anspruch genommen wird, bedarf es der Enteignung [7]).

---

[1]) Vergl. Seydel, Ent.-Ges. 2. Aufl. S. 19 u. Rekurs-Bescheid des Minist. für Handel etc. vom 18. Juni 1877.

[2]) § 45 des Preuss. Eisenbahn-Gesetzes vom 3. November 1838 u. § 28 des Kleinbahnges. vom 28. Juli 1892. Art. 41 Abs. 2 Reichs-Verfassung.

[3]) § 45 l. c. und Normativbestimmungen über die Mitbenutzung von Chausseen und anderen öffentlichen Wegen zur Anlage von Eisenbahnen untergeord. Bedeutung etc. Nebenbahnen und Kleinbahnen: Erlass des Ministeriums der öffentl. Arbeiten vom 8. März 1881 E.-V.-Bl. S. 119.

[4]) S. jedoch in Betreff der Telegraphen- und Telephonleitungen: Telegraphenwege-Gesetz vom 18. Dezember 1899. §§ 1—4, 7—11, 15 R.-G.-Bl. 1899 S. 705.

[5]) Entsch. d. Preuss. Ob.-Verw.-Ger. vom 18. November 1882. Entsch. IX S. 200 u. Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. vom 17. Dezember 1900 IV A. 8932.

[6]) Bähr u. Langerhans, Komm. z. Ent.-Ges. 2. Ausg. S. 12 Anm. 2.

[7]) Eger, Komm. z. Preuss. Kleinb.-Ges. S. 129.

5.

Anspruch der Berufsgenossenschaft gegen den schuldhaften Schadensurheber bezw. den Haftpflichtschuldner.

Von **Dr. Benno Hilse,**
Kreisgerichtsrath in Berlin.

Abgesehen von wenigen hier belanglosen Abweichungen ist der Anspruch der Berufsgenossenschaft und der Krankenkasse auf Erstattung der zur Schadloshaltung eines Betriebsunfalles ihrerseits gemachten Aufwendungen gegen den schuldhaften Urheber des schädigenden Ereignisses bezw. den aus der Haftpflicht Eintrittsverpflichteten im § 140 Gewerbl. U.V.G., § 151 Landw. U.V.G., § 138 See-U.V.G. in gleicher Weise geregelt, wie er dies bisher war. Infolgedessen finden auch in Zukunft diejenigen Rechtsgrundsätze hierauf sinnentsprechende Anwendung, welche seitens des Reichsgerichts zu den früheren Vorschriften erkannt wurden. Dass bezüglich solcher Ansprüche der ordentliche Rechtsweg nicht ausgeschlossen sei, hat dasselbe in dem U. vom 6. Juli 1888 (Entsch. Bd. 21 S. 77) ausgesprochen, auch in dem U. vom 19. April 1894 (R.-Anz. S. 267) die Grundsätze aufgestellt, welche der Prozessrichter bei Prüfung des Streitfalles seiner Beurteilung zu Grunde zu legen hat. Danach soll er an eine etwaige Schuldfeststellung des Strafrichters über das Herbeiführen der Schadensursache dergestalt gebunden sein, dass er nur über die Höhe der Erstattungsansprüche, jedoch wie das U. vom 7. Mai 1897 (R.-Anz. S. 246) ausführt, nach freier Würdigung der Beweise erkennen darf. Dafür, unter welchen Umständen ein Schadensurheber als Dienstgeber oder als Dritter im rechtlichen Sinne zu gelten habe, stellt das U. vom 4. Juni 1891 (Entsch. Bd. 27 S. 136) die erforderlichen Anhaltspunkte auf.

Es würde sich deshalb erübrigen, mit den durch das U.V.G. vom 30. Juni 1900 geschaffenen Änderungen sich hier zu beschäftigen, wenn nicht dem § 135 G. U.V.G., § 146 L. U.V.G., § 133 S. U.V.G. die dem bisherigen Rechte fehlende Prozessregel eingefügt wäre, dass für das über einen Entschädigungsanspruch des Betriebsverletzten gegen den schuldhaften Urheber des schädigenden Ereignisses erkennende ordentliche Gericht die Entscheidung bindend sein soll, welche in dem durch dieses Gesetz geordneten Verfahren über die Frage ergeht, ob ein Unfall vorliegt, für welchen aus der Unfallversicherung Entschädigung zu leisten ist, und in welchem Umfange solche zu gewähren ist.

Aus der Gesetzesbegründung und dem Kommissionsberichte geht als leitender Grundgedanke hierfür und als Bestimmungszweck unzweideutig die

Absicht des Gesetzgebers hervor, die seither zwischen den ordentlichen Gerichten und den Spruchbehörden der Unfallversicherung hervorgetretenen Gegensätze in grundsätzlichen Fragen zu beseitigen und dadurch auf eine grössere Rechtssicherheit für die Entschädigungsberechtigten hinzuwirken, indem ihnen nicht mehr von dem einem Richter versagt oder verkürzt werden kann, was ihnen von einem anderen zugebilligt wurde. Hiergegen lässt sich im Prinzipe nichts einwenden. Allein es sind die Grundbedingungen für den Eintritt der öffentlichrechtlichen Unfall- und Krankenversicherung doch wesentlich verschiedene, wie für die Ersatzverbindlichkeit für die Folgen des ausservertraglichen Verschuldens und die Haftpflicht nach bürgerlichem Recht. Dies ergiebt sich auch aus der widersprechenden Auffassung des Reichsgerichts in den U. vom 22. Dezember 1890 (Gruchot Bd. 35 S. 401) und vom 31. Januar 1891 (Berufsgenossenschaft Jg. 6 S. 133) und des Reichsversicherungsamtes in den Rekurs-Entsch. Nr. 552 vom 14. Mai 1888, Nr. 553 vom 11. Juni 1888, Nr. 1213 vom 28. November 1892 sowie der Revisions-Entsch. Nr. 521 vom 25. Juni 1896 über die Verpflichtung des Verletzten, einem neuangeordneten, auf Wiederherstellen oder Vermehren der Erwerbsfähigkeit abzielenden Heilverfahren, in Sonderheit einer erfolgversprechenden auch gefahrlosen Operation sich zu unterwerfen, indem jenes solche als vorliegend, dieses aber als fehlend erkennt. Und wenngleich die gesetzgebenden Körperschaften hier auf Seiten des Reichsgerichtes gegen das Reichsversicherungsamt tretend in den §§ 23 G. U.V.G., 24 L. U.V.G., 18 S. U.V.G. eine grössere Übereinstimmung zwischen dem öffentlichen und dem bürgerlichen Rechte dadurch schafften, dass das gänzliche oder teilweise Verwirken der Unfallrente als Folge der Weigerung des Betriebsverletzten soll eintreten dürfen, so ist damit doch noch nicht die Gefahr beseitigt, welche bei Geltendmachen von Rückgriffsansprüchen der Berufsgenossenschaft für ihren Eintrittsverpflichteten daraus sich ergeben kann, wenn die Entscheidungen der Spruchbehörden der Unfallversicherung über Vorliegen und Umfang eines Betriebsunfalles unter allen Umständen für die ordentlichen Gerichte ausschlaggebend sein müssten.

Nach der durch Art. 42 Einf.-G. z. B.G.B. erhaltenen Fassung des § 3a des G. vom 7. Juni 1871 ist im Falle einer Körperverletzung der Schadensersatz durch Ersatz der Kosten der Heilung sowie des Vermögensnachteils zu leisten, den der Verletzte dadurch erleidet, dass in Folge der Verletzung zeitweise oder dauernd seine Erwerbsfähigkeit aufgehoben oder gemindert oder eine Vermehrung seiner Bedürfnisse eingetreten ist. Ein Anspruch auf Entschädigung aus der Haftpflicht setzt also voraus, dass der Verletzte einen Vermögensnachteil erleidet, welcher in unmittelbarem Zusammenhange zu der auf das schädigende Ereignis ursachlich zurückführbaren Störung seiner körperlichen Unversehrtheit steht. In Berücksichtigung der Thatsache, dass die wirtschaftlich nachteiligen Folgen sich im Laufe der Zeiten erhöhen oder vermindern können, ist vorgesehen, dass bei Eintritt von Veränderungen der Umstände, welche für Feststellen der Haftpflichtrente massgebend waren, auch ebenso wie der Haftpflichtberechtigte das Erhöhen, der Haftpflicht-

schuldner das Herabsetzen oder den Wegfall derselben herbeiführen kann. Nun ist der Fall denkbar, dass durch ein neues schädigendes Ereignis, für welches, sei es ein Träger der öffentlichrechtlichen Versicherung oder ein anderer Schadensurheber eintrittsverpflichtet ist, diejenige Störung der körperlichen Unversehrheit beseitigt wird, für welche die Haftpflichtrente festgestellt wurde. Dies würde z. B. geschehen, wenn bisher ein Haftpflichtgläubiger eine Rente dafür bezieht, dass ein Bein steif wurde, infolgedessen er für Verrichten einzelner Arbeiten ungeeignet, ihm das Erlangen einer Arbeitsgelegenheit auf dem allgemeinen Arbeitsmarkte erschwert ist, aber später er einen neuen Unfall erleidet, welcher die Amputation dieses steifen Beines zur Folge hat. Für die wirtschaftlichen Folgen des letzteren Unfalles hat ein neuer Entschädigungsverpflichteter einzustehen. Damit sind gleichzeitig aber die Ursachen weggefallen, welche die seitherige Haftpflichtrente rechtfertigen konnten. Und deshalb würde nach den Rechtsregeln des Haftpflichtgesetzes der bisherige Haftpflichtschuldner aus seiner bestandenen Verbindlichkeit befreit werden. Das Reichsversicherungsamt vertritt in einer in der „Unfallversicherungs-Praxis“ Jg. 4 S. 36 zum Abdrucke gelangten Rekursentscheidung jedoch eine hiervon abweichende Rechtsansicht, indem es den Fortbestand der bisher bezogenen Haftpflichtentschädigung neben der neuzugebilligten Unfallrente als dem gesetzgeberischen Willen entsprechend erachtet. Würden die ordentlichen Gerichte auf Grund der neuen Prozessrechtsregel in dem § 140 bezw. § 151 bezw. § 138 a. a. O. an die von dem Reichsversicherungsamte ergangene Entscheidung gebunden sein, so müssten sie einen Antrag auf Aufhebung des früheren Urteils zurückweisen. Allein es findet dieselbe nur auf das Verhältnis des Betriebsverletzten gegen seinen Dienstberechtigten bezw. der Berufsgenossenschaft gegen das bei ihr einkatastrierte Genossenschaftsmitglied Anwendung, aber nicht gegen den dritten Schadensurheber bezw. den Haftpflichtschuldner, was zweifellos aus dem Umstande sich ergiebt, dass zwar in den §§ 135 a. a. O., 146 a. a. O., 133 a. a. O., nicht aber auch in den hier allein zutreffenden §§ 140 a. a. O., 151 a. a. O., 138 a. a. O. darauf Bezug genommen wurde. Und deshalb bleibt als Endergebnis festzuhalten, dass bei Geltendmachen von Ansprüchen aus der Haftpflicht die ordentlichen Gerichte nicht an die von den Spruchbehörden der Unfallversicherung ergangenen Entscheidungen über Vorliegen eines zu entschädigenden Unfalles und die Höhe der Entschädigung gebunden sind, vielmehr die seitens des Reichsgerichts erkannten Grundsätze nach wie vor in Geltung bleiben.

6.

Einige Bemerkungen über die ausservertragsmässige Haftpflicht der Eisenbahnen in Ungarn.

Von **Dr. Ferdinand Baumgarten,**
Rechtsanwalt in Budapest.

Die ausservertragsmässige Haftpflicht der Eisenbahnen wird in Ungarn durch den Gesetzartikel XVIII des Jahres 1874 geregelt, welcher dem deutschen Reichshaftpflichtgesetze vom 7. Juni 1871 [1]) analoge Prinzipien enthält.

Der § 1 des vorbezeichneten ungarischen Gesetzes bestimmt, dass für die bei dem Betriebe einer — wenn auch dem Verkehr nicht übergebenen — Eisenbahn erfolgten Tödtungen oder körperlichen Verletzungen die Eisenbahnverwaltung verantwortlich ist, falls sie nicht beweist, dass der Tod oder die Verletzung durch vis major, durch eine unabwendbare Handlung dritter Personen, welche die Eisenbahnverwaltung nicht verhindern konnte, oder durch das Verschulden des Betreffenden verursacht wurde.

Die neuere Judicatur hat sich nun mit den Voraussetzungen sowie mit den Bedingungen dieser Haftpflicht wiederholt beschäftigt. Hiezu hat auch die Ausdehnung der Budapester Stadtbahn, welche erst mit Pferdekraft betrieben, seit dem Jahr 1896 aber successive zum elektrischen Betriebe umgestaltet wurde, häufig Veranlassung gegeben.

Mit Rücksicht hierauf spricht die Curialentscheidung vom 2. Juli 1901 sub Zahl 604 aus [2]), dass die Dispositionen des Gesetzes XVIII vom Jahre 1874 auf die durch die Pferdebahnen verursachten Tödtungen und Körperverletzungen nicht anzuwenden sind. Folglich bildet in diesen Fällen die Voraussetzung der Haftpflicht, dass die Tödtung oder Körperverletzung durch Verschulden der Angestellten der Eisenbahn entstanden sei.

Auch bezüglich der Sachbeschädigungen interpretiren die Gerichte — in Ermangelung anderer gesetzlicher Bestimmungen — restrictiv. So z. B. in folgendem Falle: Ein elektrischer Wagen hat ein durch den Stallknecht des Klägers geführtes Pferd überfahren, welches in Folge der erlittenen Beschädigung umgestanden ist. Die Curie hat nun am 5. Jänner 1900 sub

[1]) Vergl. Eger: Das Reichshaftpflichtgesetz, Hannover 1900, und Reindl: Das Reichshaftpflichtgesetz in der Fassung des Einführungsgesetzes zum B.G., München 1901.

[2]) Im Gegensatze zur deutschen Rechtsanschauung vergl. Eger: Eisenbahnrecht II, § 162, Note 23.

Zahl 6943 entschieden, dass in dem Prozesse das Gesetz XVIII d. J. 1874 nicht anzuwenden sei, da dasselbe nur dann in Anwendung kommt, wenn eine Person beim Eisenbahnbetrieb getödtet oder körperlich verletzt wird. Dagegen wurde die Haftpflicht der Eisenbahn aus allgemeinen privatrechtlichen Normen [1]) hergeleitet und angenommen, weil der Unfall weder durch Zufall noch durch Verschulden des Stallknechtes erfolgt sei und der Wagenführer die den Unfall verursachenden Umstände hätte verhindern können.

Die Haftpflicht wurde, wie aus dem vorhergehenden Bescheid indirect ersichtlich, auch gegen elektrische Stadtbahnen ausgesprochen. Expressis verbis ist dies auch durch das Urteil der Curie (Z. 1328/1899) constatirt worden, welches die Klägerin, deren Mann durch den elektrischen Wagen überfahren wurde, mit ihrem Schadenersatzanspruche auf Grund § 1 des Gesetzes XVIII d. J. 1874 nur aus dem Grunde abwies, weil ihr Mann in Folge der eigenen Fahrlässigkeit überfahren wurde.

Allerdings interpretirt die Curie hier wie auch in ihrem Urteil 4981/1899 die Fahrlässigkeit in einer den Schadenersatzforderungen ungünstigen Weise, indem sie dem Verletzten gegen die auf offener Strasse verkehrenden Züge eine ganz ausserordentliche Vorsicht zumuthet. Aus diesem Grunde kommt die Haftpflicht in der Praxis nicht gehörig zur Geltung.

Im Gegensatze zu dieser Richtung hat die Curie sub Zahl 5320/1900 mit Aufhebung der erstinstanzlichen Urteile richtig hervorgehoben, dass die Eisenbahnunternehmungen alle Dispositionen einhalten müssen, die zum Zweck der Lebens- und Vermögenssicherheit der Reisenden in den Reglements enthalten sind, und dass, wenn auch die Sicherheitsvorschriften sämmtlich genau eingehalten wurden, die Eisenbahn dennoch der aus einem Unfall entstehenden Haftpflicht nur dann enthoben werde, wenn sie das Vorhandensein der in § 1 des Gesetzes XVIII vom Jahre 1874 enthaltenen Haftausschliessungsgründe beweist.

---

[1]) Das ungarische Civilrecht ist bis heute nicht codificirt. Der erste Entwurf des ungarischen bürgerlichen Gesetzbuches wurde im Jahre 1900 publicirt.

7.

Die Eisenbahnhaftpflicht.

Von **W. Coermann**,
Amtsrichter in Mülhausen i. E.

Die römisch-rechtliche Beschränkung der Haftpflicht für verursachten Schaden ist bereits im Code Napoléon durchbrochen, und die neue Gesetzgebung hat so weitgehende und zahlreiche Abweichungen, zumal auf dem Gebiete des Verkehrsrechts, aufgestellt, dass hier dem allgemeinen römischen Grundsatze, der im § 823 B.G.B. Aufnahme gefunden hat, nur noch eine beschränkte Bedeutung verbleibt. Während die Haftpflicht für Körperverletzungen und Tödtungen bei dem Betriebe dem Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 (in der Fassung des Art. 42 d. Einführungsgesetzes z. B.G.B.) unterliegt, wird diejenige für Beschädigungen von Leichen, Thieren und Gütern, bezüglich deren mit der Bahn ein Beförderungsvertrag abgeschlossen ist, durch die §§ 453 ff. H.G.B., §§ 30 ff. Verkehrs-Ordn. sowie im internationalen Verkehr durch Art. 1 ff. des Internationalen Übereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr geregelt. Damit ist aber das Gesammtgebiet der möglichen Beschädigungen sowie der Sondervorschriften noch keineswegs erschöpft. Betriebsunfälle der Eisenbahn-, Post- und Telegraphenarbeiter unterliegen dem Gewerbeunfallversicherungsgesetze vom 30. Juni 1900, Beamte derselben Verwaltungen, soweit es sich um Reichsbetriebe handelt, dem Unfallfürsorgegesetze für Beamte und Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1891. Eine Sonderbestimmung für verletzte Postbeamten enthält § 8 des Gesetzes vom 20. Dezember 1875, betr. die Abänderung des § 4 des Gesetzes über das Postwesen des Deutschen Reiches vom 28. Oktober 1871. Vielfache Thätigkeitszweige der Bahnverwaltungen gehören nicht zum „Bahnbetriebe“, und Verletzungen bei diesen unterliegen nur soweit den §§ 823 ff. B.G.B., als nicht die Unfallversicherungs- bezw. Beamtenfürsorgegesetzgebung eingreift.

Die Beschädigungen von anderen Gütern als Frachtgütern, d. i. solchen, bezüglich deren ein Frachtvertrag abgeschlossen ist, z. B. des Handgepäcks, der Bekleidung des Reisenden, mag der Schaden durch unmittelbare Eingriffe der Bahnen, z. B. durch Überfahren, oder durch mittelbare Einwirkungen, z. B. Verrussung, entstehen, unterliegen den §§ 823 ff. B.G.B. Soweit hierbei die Grundsätze des Nachbarrechts einwirken, kommen §§ 904 ff. B.G.B. in Betracht.

Die z. T. sehr verschiedenen Gesetzvorschriften zerfallen in 2 Stadien, die einmal die Haftpflicht im engeren Sinne, dann die Ersatzpflicht betreffen. Erstere umfasst die Bedingungen, unter denen — ein Schaden vorausgesetzt — die Bahn für dessen Folgen aufzukommen hat, letztere die Grundsätze, nach welchen bei Vorliegen der Haftpflicht der Umfang des Schadens zu ermitteln und die Höhe der Ersatzsumme festzusetzen ist.

A. Verletzung und Tödtung von Menschen.

I. Die Haftung des Haftpflichtgesetzes.

§ 1 des Haftpflichtgesetzes bestimmt:

„Wenn bei dem Betriebe einer Eisenbahn ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt wird, so haftet der Betriebsunternehmer für den dadurch entstandenen Schaden, sofern er nicht beweist, dass der Unfall durch höhere Gewalt oder durch eigenes Verschulden des Getödteten oder Verletzten verursacht ist“.

So einfach und klar dieser Wortlaut erscheinen mag, so hat doch seine Auslegung unendliche Schwierigkeiten bereitet, die erst nach jahrzehntelanger Rechtssprechung, welche hunderte von Entscheidungen aufzuweisen hat, nunmehr fast ganz überwunden sind. Durch die schweren Eisenbahnunfälle veranlasst, befasst sich das Gesetz im § 1 nur mit den Betriebsgefahren, wofern sie nur bei demselben, d. i. aus dessen Anlass entstanden sind. Der Betrieb und nur dieser gilt als der eigentliche Träger der grösseren Gefahren, welche die Bahn von den anderen Verkehrsmitteln unterscheidet. Dieselben sind in der grossen Geschwindigkeit, dem Gewicht der bewegten Massen, deren geringen Lenkbarkeit sowie der der ganzen Verkehrsart anhaftenden Eile gefunden. Eine gleich weite Auffassung, wie diejenige, auf welche die Bezeichnung „bei dem Betriebe“ hindeutet, lässt der Betriebsbegriff selbst nicht zu. Denselben genau zu definiren ist jedoch schon deshalb unmöglich, weil es sich hier weniger um einen Rechtsbegriff, als um einen Ausdruck des Verkehrslebens handelt, dessen Vielgestaltigkeit in enge Begriffsgrenzen nicht zu fassen ist. Er begreift die eigentliche Beförderungsarbeit der Bahnen mit ihren unmittelbaren Hülfsthätigkeiten. In Zweifelsfällen bleibt der Grad der Gefahr und der Eile eines Geschäfts der bestimmende Massstab. Eine grosse Anzahl derartiger Fälle hat übrigens in der Rechtsprechung des Reichsgerichts eine unbestrittene Klassirung erfahren; vergl. deren Aufzählung bei Coermann, Haftpflichtgesetz S. 23—31. Dass unter „Eisenbahnen“ hier ausser den Haupt-, Neben- und Kleinbahnen auch alle andern Strassenbahnen und sonstigen mit elementarer oder Thierkraft betriebenen Bahnen zu verstehen sind, ist durch zahlreiche Reichsgerichtsurteile und auch sonst allgemein anerkannt.

Das Haftpflichtgesetz begründet die Haftung des Betriebsunternehmers, d. h. der Eisenbahn. Es berührt damit keineswegs eine etwa auf § 823 B.G.B. beruhende Haftung eines schuldigen Angestellten oder eines Dritten. Diejenige der Bahn und des Thäters können neben einander bestehen, ohne dass die Bahn berechtigt ist zu verlangen, dass sich der Verletzte zunächst an den Schuldigen halte. Ihr Rückgriffsrecht gegen diesen wird dadurch allerdings nicht berührt. Die durch § 831 B.G.B. geregelte Haftung der Bahnen für Amtshandlungen ihrer Angestellten, welche dort auf enge Grenzen beschränkt ist, wird durch das Haftpflichtgesetz hiernach sehr wesentlich erweitert, da letzteres die Haftung von der Verschuldensfrage vollständig unabhängig macht. Diese Bestimmung ist von grösster sozial-politischer Bedeutung, sie legt nicht nur der Bahn, einem vermögenden Rechtsobjekt, die

Haftpflicht in allen denjenigen Fällen auf, in denen die Feststellung der Unfallsursache unmöglich ist, sondern schneidet von vornherein die oft kostspieligen, langwierigen und doch erfolglosen Beweisversuche für ein Verschulden derselben ab.

Es entspricht der Billigkeit, dass bei einheitlicher Festsetzung der Ersatzpflicht im bürgerlichen Recht dieselben Grundsätze auf das Haftpflichtgesetz ausgedehnt werden. Das ist der Zweck der Änderungen, welche dieses durch Art. 42 des Einführungsgesetzes zum B.G.B. erfahren hat. Die Wettschlagung des gesammten verursachten Vermögensschadens, mag er schon entstanden, oder erst in Zukunft nach Wahrscheinlichkeit zu erwarten sein, ist das Ziel, welches die Ersatzpflicht 3 Gruppen von Ansprüchen umfassen lässt.

1. Die Heilungskosten im weitesten Sinne des Wortes; nicht nur die Auslagen für Arzt, Apotheker, chirurgische Mittel, Heilanstalten, bei Tödtung oder nachfolgendem Tode diejenigen der Beerdigung, sondern auch alle Aufwendungen für vermehrte Pflege, Verminderung von Schmerzen, Hebung der Kräfte. Als Massstab hat hier das vernünftige Ermessen zu dienen, ob die Mittel nach der Art der Verletzung, dem jetzigen Stande der Wissenschaft und den Vermögensverhältnissen des Verletzten angebracht erscheinen. Ist die vermehrte Pflege und Beköstigung auch in Zukunft erforderlich, so muss auch für diese Zeit eine Entschädigung sicher gestellt werden. Da die Beerdigungskosten oft von andern Personen oder Korporationen als den Erbberechtigten getragen werden, ist bestimmt, dass deren Ersatz demjenigen unmittelbar zu leisten ist, der sie getragen hat.

2. Ersatz des durch den Unfall verursachten Erwerbsverlusts. Dem Sinne und Umfange der Ersatzpflicht des bürgerlichen Rechts entspricht es, dass nur thatsächlich entstandener oder entstehender Schaden zu erstatten ist, nicht auch derjenige, der etwa durch die Beschränkung der Erwerbsfähigkeit bezw. der Arbeitsfähigkeit sonst entstehen kann. Für die Zukunft unbestimmte Begrenzung des Erwerbs gibt einen Rentenanspruch bis zu dem Augenblicke, in dem die Möglichkeit, den bisherigen Erwerb fortzusetzen, fortfällt. Eine Beschränkung auf die mutmassliche Lebensdauer ist nicht zulässig, da der Endzeitpunkt auch schon vor dem Tode eintreten kann. Die frühere Sonderbestimmung des § 7 Abs. 2 des H.Pf.G.'s, wonach auch ein rechtskräftiges Rentenurteil bei veränderten Verhältnissen der Abänderung unterliegt, wurde in die C.P.O. übernommen und auf alle rentenartigen Ansprüche ausgedehnt.

So leicht der Erwerbsverlust für die verflossene Zeit zu ermitteln ist, so schwer ist seine Feststellung für die Zukunft. Die Frage, ob dem Verletzten eine andere als seine bisherige, nicht mehr von ihm ausübbare Erwerbsthätigkeit zugemuthet werden könne, ist von der Rechtsprechung unter der Voraussetzung bejaht, dass die neue Thätigkeit 1) der sozialen Stellung des Verletzten entspricht, 2) keine langwierige und kostspielige Erlernung und keine besondere Kunstfertigkeit voraussetzt und 3) keine Verlegung des Wohnsitzes erforderlich macht.

Bei Festsetzung der Rente für die Zukunft sind alle Mehreinnahmen in Betracht zu ziehen, welche dem Verletzten ohne den Unfall aller Wahrscheinlichkeit nach zugefallen wären, insbesondere Gehaltserhöhungen, Wohnungsgeldzuschüsse, Ortszulagen, Ersparungen an Reisekosten, Ersparnissprämien, Einnahmen aus Nebenbeschäftigungen.

3. Ersatz des Unterhalts an denjenigen, dem der Getödtete z. Z. des Unfalls kraft Gesetzes zur Unterhaltsleistung verpflichtet war oder werden konnte, sobald durch die Tödtung demselben der Unterhalt thatsächlich entzogen ist. Für diesen Ersatz, der schon fällig ist, wenn der Berechtigte z. Z. des Unfalls nur erzeugt, nicht schon geboren war, ist die mutmassliche Lebensdauer des Getödteten massgebend. Das B.G.B. hat eine derartige Unterhaltspflicht begründet zwischen Eheleuten, Eltern und Kindern, bei ausserehelicher Schwängerung, Ehelichkeitserklärung, Annahme an Kindesstatt und verschuldeter widerrechtlicher Tödtung des Ernährers; sie bleibt ausgeschlossen bei Ansprüchen aus Unterhaltsverträgen (Leibrenten, Lebensversicherungen, Pensionen).

Die ausdrückliche Beschränkung der Ersatzpflicht auf den Vermögensschaden lässt erkennen, dass sich das Haftpflichtgesetz nicht der französischen Auslegung der Schadensersatzhaftung angeschlossen hat, die jedweden, auch nicht vermögensrechtlichen Schaden nach freiem Ermessen in Geld umsetzte und oft uns ungeheuerlich erscheinende Summen zusprach. Als nichtvermögensrechtlicher Schaden ist vor Allem körperliche Entstellung, Entziehung der Möglichkeit, einen bestimmten Beruf zu wählen, Erschwerung der Aussicht, sich zu verheiraten, Erleiden von Schmerzen und ähnliches anzusehen. Hierin bleibt das Haftpflichtgesetz auch in der neuen Fassung hinter der allgemeinen Ersatzpflicht zurück, welche nach § 847 B.G.B. eine Geldentschädigung auch für „denjenigen Schaden gewährt, der nicht Vermögensschaden ist".

Eine weitere Begrenzung der Ersatzpflicht liegt in deren kurzer, zweijähriger Verjährung; § 8 H.Pf.G. Sie rechnet vom Tage des Unfalls bezw. des Todes des Verletzten an.

Die Ersatzpflicht wird unmittelbar aufgehoben, wenn und soweit der Verletzte Ansprüche auf Grund der Verletzung an eine Versicherungsanstalt oder an eine Unterstützungskasse hat, welcher er Beiträge entrichtet hat und bei der die Mitbelastung des Betriebsunternehmers nicht unter $^1/_3$ der Gesammtleistung zurückbleibt. Der Anspruch der Kasse gegen die Bahn, falls diese ein Verschulden trifft, wird dadurch nicht berührt.

II. Die Haftung der Beamten- und Arbeiterschutzgesetzgebung.

Die moderne Arbeiterschutzgesetzgebung ist auf dem Gebiete der Fürsorge für den wirtschaftlich Schwachen, den kapitalkräftigen juristischen Personen, den Bahnverwaltungen, gegenüber weiter gegangen und hat der letzteren Haftpflicht für Nachteile, welche ihre Untergebenen erleiden, in bestimmtem Umfange von der Verschuldensfrage vollständig losgelöst. Nur der Beweis des eigenen Verschuldens des Geschädigten (z. B. durch Raufhändel, Trunken-

heit, Ausschweifungen, aber auch durch fahrlässige Unachtsamkeit) hebt dessen Ansprüche auf. Der Schutzzweck umfasst mit der Kranken-, Unfall-, Invaliden- und Altersversicherung wohl die Gesammtheit der denkbaren körperlichen Nachteile, die einer Person zustossen können.

Diese Gesetzgebung soll die Rechte und Pflichten aus dem Haftpflichtgesetz keineswegs schmälern, nur soweit als durch doppelte Leistungen eine übermässige Entschädigung zugebilligt würde, gehen die Forderungen der Berechtigten auf die sie entschädigende Kasse über.

Als Schutzberechtigte erscheinen in dieser ganzen modernen Gesetzgebung in erster Linie die Arbeiter, dann die Betriebsbeamten, Techniker und Werkführer, sofern deren Jahresgehalt 2000 M., bei Unfallversicherung 3000 M., nicht übersteigt. Der Arbeiterbegriff ist am weitesten im Invalidenversicherungsgesetz aufgefasst, wo er den Beginn der Versicherungspflicht auf das 16. Lebensjahr festsetzt und Gesellen, Gehülfen, Lehrlinge und Bedienstete einschliesst. Die Haftpflicht hat den weitesten Umfang ebenfalls im Invalidenversicherungsgesetz erhalten, welches als einzige Voraussetzung Erwerbsunfähigkeit bezw. bei der Altersversicherung Erreichung des 71. Lebensjahres kennt. Weniger weit geht sie bei der Krankenversicherung, bei der als zweite Voraussetzung die Beschäftigung bei einem versicherungspflichtigen Betriebe (Eisenbahn-, Fabrik-, Bau- oder sonstigem Betriebe mit elementarer Triebkraft) hinzukommt, noch weniger weit bei der Unfallversicherung, welche sie auf die Unfälle bei dem Beschäftigungsbetrieb beschränkt.

Bei der Umgrenzung des „Betriebes“ weicht diese ganze Gesetzgebung sehr wesentlich von dem im Haftpflichtgesetz herausgebildeten Fachausdrucke ab, nach unbestritten allgemeiner Auffassung ist hierher die gesammte Thätigkeit zu rechnen, welche zur Erfüllung des Zwecks der Unternehmung erforderlich ist, d. i. bei den Eisenbahnen neben dem eigentlichen Beförderungs-, der gesammte Bureaudienst und die Thätigkeit in den Hülfsgewerben, Werkstätten, Bauhöfen u. s. w.

Der drückenden Last der Haftpflicht entspricht es, dass die zweijährige Verjährungsfrist in den genannten Gesetzen gleichmässig zur Einführung gelangt ist.

Die Ersatzpflicht geht von derselben Grundauffassung aus wie diejenige des Haftpflichtgesetzes: sie umfasst 1) den verursachten Schaden und 2) den entgehenden Gewinn. Zum ersteren gehören die Kur- und Pflegekosten einschliesslich der notwendig gewordenen Hülfsmittel (z. B. Bruchbänder, Krücken, Brillen), bei Tödtungen auch die Kosten der Beerdigung, zu letzterem die Mindereinnahmen infolge Ausschlusses oder Beschränkung der Erwerbsfähigkeit. Simulation, leichtfertige, die Heilung hindernde Lebensweise haben bei Kranken-, Unfall- und Invalidenversicherung im Interesse des Zahlungspflichtigen gleichmässig die Bestimmung veranlasst, dass in den in dem Gesetze näher bezeichneten Fällen die Leistungen durch ein Zwangsheilverfahren in einem Krankenhause ersetzt werden können.

Die Entschädigung für die Beschränkung der Erwerbsfähigkeit ist stets in Rentenform zu leisten. Für deren Berechnung ist bei der Kranken- und

der Unfallversicherung ein nach den örtlichen Verhältnissen zu bestimmender Normaltagelohnssatz massgebend, der zur Hälfte als Krankengeld vom 3. Tage bis zum Schlusse der 13. Woche nach näherer Vorschrift der §§ 6, 20 des Krankenversicherungsgesetzes gewährt wird, bei völliger Erwerbsunfähigkeit in Höhe von $^2/_3$, bei teilweiser in entsprechend geringerem Betrage nach den Bestimmungen der §§ 5a, 6 ff. des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes von Beginn der 14. Woche ab zu entrichten ist. Für die Invalidenrente erfolgt eine Abstufung nach der Lohnklasse; völlige Erwerbsunfähigkeit lässt aber die Forderung erst nach Ablauf von 26 Wochen beginnen, während teilweise einen sofortigen Anspruch ohne Rücksicht auf etwaiges Krankengeld, aber unter Anrechnung der Unfallrente begründet.

Im Falle der Unterbringung in ein Krankenhaus kann den Angehörigen des Kranken ein Krankengeld unmittelbar, bei Tod den Hinterbliebenen eines Verunglückten eine Rente bewilligt werden. § 8 K.V.G., §§ 6 ff. U.V.G.

Die Reichs- und Staatsbahnbeamten, denen mindestens gleiche Bezüge auf Grund anderweitiger gesetzlicher Bestimmung zustehen, unterliegen dieser ganzen Versicherungsgesetzgebung, die Beamten einer von einem Kommunalverband betriebenen Bahn der Kranken- und der Unfallversicherung nicht, sofern alle diese gegen festen Gehalt und Pensionsberechtigung angestellt sind. Für Beamte der Reichseisenbahnverwaltung ist das Unfallfürsorgegesetz für Beamte und Personen des Soldatenstandes vom 18. Juni 1901 massgebend. Dieses gewährt bei Eintritt der dauernden Dienstuntauglichkeit, verursacht durch einen Dienstunfall, $66^2/_3$ % des jährlichen Diensteinkommens als Pension, bei nicht dauernder: a) im Falle vollständiger Erwerbsunfähigkeit ebenfalls $66^2/_3$ %, b) bei nur teilweiser einen entsprechenden Bruchteil. Das Gesetz hebt ausdrücklich hervor, dass es weitergehende Ansprüche auf Grund anderer gesetzlicher Bestimmung (z. B. des Haftpflichtgesetzes) nicht berührt, soweit diese sich gegen eine andere Verwaltung richten als diejenige, bei welcher der Verletzte angestellt ist — § 8 des Gesetzes.

Hinterbliebene, die keinen Anspruch auf ein Gnadenquartal oder Gnadenmonate haben, wird ein nach § 2 zu berechnender Ersatz in Form eines Sterbegeldes und einer Rente gewährt.

III. Die Haftung des B.G.B.

Neben dem Haftpflichtgesetz und der Arbeiterschutzgesetzgebung haben alle bisherigen bürgerlichen Gesetzbücher eine besondere Haftpflicht von Personen und Körperschaften für ihre Untergebenen gekannt. Ihre Einreihung in das B.G.B. führte zu langwierigen Erörterungen, welche zunächst das Ausscheiden des Reichs, der Bundesstaaten und Kommunalverbände in ihrer Eigenschaft als Eisenbahnbetriebsunternehmer zur Folge hatten. Gemäss Art. 77 des Einführungsgesetzes zum B.G.B. ist die Regelung dieser fiskalischen Haftpflicht der Landesgesetzgebung überlassen. Es bleibt die Haftung der Privatbahnverwaltungen, bezüglich deren § 831 B.G.B. bestimmt:

„Wer einen andern zu einer Verrichtung bestellt, ist zum Ersatze

des Schadens verpflichtet, den der Andere in Ausführung der Verrichtung einem Dritten widerrechtlich zufügt. Die Ersatzpflicht tritt nicht ein, wenn der Geschäftsherr bei der Auswahl der bestellten Person und, sofern er Vorrichtungen oder Geräthschaften zu beschaffen oder die Ausführung der Verrichtung zu leiten hat, bei der Beschaffung oder der Leitung die im Verkehr erforderliche Sorgfalt beobachtet oder wenn der Schaden auch bei Anwendung dieser Sorgfalt entstanden sein würde".

Damit ist also keineswegs eine allgemeine Haftung der Bahnverwaltungen für den Schaden begründet, welchen die Beamten und sonstigen Angestellten Dritten verursachen. Eine solche unterliegt vielmehr den nachfolgenden Voraussetzungen:

1. Die Schadensverursachung durch die Dienstverrichtung; es genügt nicht, dass sie bei derselben erfolgt; m. a. W. ihre Ausführung muss in widerrechtlicher Weise so geschehen, dass diese Ausführung selbst den Schaden verursacht. Ein einfaches Beispiel möge der Erläuterung des Unterschiedes dienen. Fügt ein Beamter bei der ihm obliegenden Absperrung des Publikums durch einen Stoss, den er für notwendig erachten konnte, weil der Dritte nicht zurückwich, diesem einen Schaden zu, so haftet neben dem Thäter der Betriebsunternehmer. Fügt sich der Dritte jedoch auf erstes Anfordern der Anordnung und versetzt ihm der Beamte gleichwohl einen Schaden bringenden Stoss, etwa aus früher entstandenem Hass, so bleibt die Haftung der Bahnverwaltung ausgeschlossen.

2. Die in Frage stehende Dienstthätigkeit muss zum Dienstbereich des betreffenden Beamten oder Angestellten gehören. Der ungerechtfertigte Übergriff in ein anderes Dienstgebiet begründet eine Haftung der Bahn nicht.

3. Die dienstliche Verrichtung muss aus den Amtsaufgaben unmittelbar folgen. Der Beamte oder Arbeiter, der einem ungerechtfertigten Befehle seines Vorgesetzten gehorchend einem Andern einen Schaden verursacht, macht die Bahnverwaltung nicht haftpflichtig.

Die Ersatzpflicht ist hier weitergehend als in der bisher behandelten Sondergesetzgebung. Sie umfasst nach §§ 842 ff. B.G.B.:

a) die Heilungs-, Erhaltungs- und Beerdigungskosten;
b) eine Entschädigung für den entgangenen Arbeitsgewinn sowie für die Zukunft eine Rente als Ersatz des Mindererwerbs, der vermehrten Pflege- und Unterhaltungskosten;
c) eine Rente an denjenigen Dritten, dem der Verletzte kraft Gesetzes Dienste zu leisten verpflichtet war;
d) eine den Hinterbliebenen zu zahlende Rente; endlich
e) einen billigen Ersatz des nicht vermögensrechtlichen Schaden, z. B. für Schmerzen, Entstellung.

Die Verjährungsfrist beträgt 3 Jahre.

(Schluss folgt im nächsten Heft.)

8.

Die Rechtsstellung der Eisenbahn-Gepäckträger.

Von **Dr. F. Gorden,**
Amtsrichter in Hamburg.

Die wenig prägnante Fassung des § 37 der neuen Verkehrsordnung, welcher abweichend vom früheren Rechte die Haftung für das nicht zur Beförderung aufgegebene, von amtlich bestellten Gepäckträgern innerhalb des Stationsbereiches beförderte Reisepäck der Eisenbahn auferlegt, hat zu mannigfachen Zweifeln über die Rechtsstellung der Gepäckträger Anlass gegeben. Man zweifelt, ob diese Transporteure zu den „Leuten" der Eisenbahn im Sinne des § 9 V.O. gehören, ob die Eisenbahn und die Gepäckträger für den Verlust, die Beschädigung oder verspätete Ablieferung des ihnen anvertrauten Reisegepäcks solidarisch haften oder ob nur eine Singularhaftung der Eisenbahn vorliegt; man streitet über den Umfang der Haftung und darüber, ob die Regelung, wie sie in § 37 V.O. beliebt worden ist, gesetzlich zulässig sei. Bezüglich des ersten Punktes vertritt Eger[1]) in der neuerdings erschienenen zweiten Auflage seines Kommentars zur Eisenbahn-Verkehrsordnung die Ansicht, dass die Gepäckträger die Eigenschaft als „Leute" der Eisenbahn nicht besässen. Wäre beabsichtigt, so führt er aus, ihnen diese Stellung zu gewähren, so hätte kein Grund vorgelegen, dies nicht ausdrücklich zu erklären. Nur insoweit als die Gepäckträger im Auftrage der Eisenbahn nach Abschluss des Eisenbahndienstvertrages Gepäck von und nach den Abfertigungsstellen oder Gepäckwagen schaffen, seien sie für diese Handlungen als „Leute" der Bahn anzusehen. Es erscheine daher die Annahme begründet, dass der Rechtscharakter der Gepäckträger an sich nicht geändert werden sollte, diese vielmehr, wie bisher, als selbständige Frachtführer und Gewerbetreibende gedacht seien, welche in eigenem Namen und für eigene Rechnung Frachtverträge abschlössen und ausführten, jedoch derartig, dass die volle Vertretung aus denselben den Reisenden gegenüber die Eisenbahn übernähme. Der Gepäckträger stehe gewissermassen zur Eisenbahn in einem analogen Verhältniss, wie der Spediteur gemäss § 413 H.G.B. zum Versender, der durch Dritte — die Reisenden — ihm das Gut übergebe. Der bezügliche Beförderungsvertrag werde von vornherein von beiden Theilen mit der Abrede eingegangen, dass die alleinige Verantwortlichkeit gemäss § 34 Abs. 1 und 4 V.O. die Eisenbahn zu tragen habe. Der Gepäckträger könne also von Reisenden

[1]) 2. Aufl. S. 170 ff. Auch Entscheidungen Bd. XVII S. 282 ff.

überhaupt nicht in Anspruch genommen werden. Der Reisende habe nur die Klage gegen die Eisenbahn.

Demgegenüber nimmt Reindl[1]), der zwar ebenfalls die Gepäckträger nicht als „Leute“ der Eisenbahn erachtet, eine solidarische Haftung von Eisenbahn und Gepäckträgern an. Er begründet seine Ansicht folgendermassen: Die Gepäckträger handelten auf Grund eines mit dem Reisenden selbständig abgeschlossenen Frachtvertrages. Sie seien Frachtführer im Sinne des § 425 H. G. B. Sie hafteten für die Ausführung des übernommenen Transports nach Massgabe der §§ 428—430 H. G. B. — Neben dieser Haftung der Gepäckträger sei aus Gründen des praktischen Verkehrsbedürfnisses auch der Eisenbahn die Haftung für die Ausführung des von den Gepäckträgern übernommenen Transports auferlegt worden und zwar in der gleichen Weise, wie wenn die Eisenbahnverwaltung selbst einen Frachtvertrag über das dem Gepäckträger zum Transport übergebene Gepäck abgeschlossen hätte. Die Eisenbahnverwaltung und der Gepäckträger hafteten demnach für die Ausführung des Transports als Gesammtschuldner im Sinne des § 421 B. G. B., jedoch unter der Modifikation, dass sich, soweit nicht Vorsatz oder grobe Fahrlässigkeit des Gepäckträgers vorliege, die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung der Eisenbahn nach dem § 34 Abs. 1 und 4, §§ 36, 75, 80 und 83 der V. O., die Voraussetzungen und der Umfang der Haftung des Gepäckträgers nach den §§ 428, 429 und 430 H. G. B. richteten.

U. A. entspricht weder die Eger'sche Ansicht noch die von Reindl vertretene dem Gesetze. Die Motive zu § 34 V. O.[2]) besagen folgendes: „Sind hiernach (d. h. nach der neuen Fassung der § 37) die Gepäckträger, auch soweit sie einen zwar von der Eisenbahn nicht übernommenen, aber mit der Beförderung des Reisegepäcks eng zusammenhängenden Transport besorgen, als Bedienstete der Verwaltung zu betrachten, so musste es als angemessen erachtet werden, der Eisenbahn die Haftpflicht für ihr Personal auch in dieser Hinsicht in gleichem Umfange wie beim Frachtvertrage aufzuerlegen. Eine solche Erweiterung der Haftpflicht schien um so weniger bedenklich, als die Gepäckträger meist Kaution bestellt haben, an der die Eisenbahnen sich schadlos halten können“. Wir sind weit davon entfernt, den Motiven eines Gesetzes ausschliessliche Bedeutung für die Auslegung zweifelhafter Vorschriften beizulegen. Die Motive enthalten lediglich die Ansicht der mit der Ausarbeitung der Gesetzesentwürfe betrauten Personen. Ihnen kann bei der Berathung der gesetzgebenden Körperschaften widersprochen sein. Sie können diesen unbekannt geblieben, von ihnen vielleicht missbilligt sein.

Hier handelt es sich um die Begründung von Vorschriften einer nur dem Bundesrathe vorgelegten Rechtsverordnung. Wenn auch die Berathungen dieser Behörde nicht publizirt werden, so muss man doch annehmen, da die Vorschrift des § 37 der Begründung der Motive entspricht, dass der Bundesrath diese Vorschrift eben aus den in den Motiven angegebenen Gründen

[1]) Bei Eger, Entscheidungen Bd. XVII S. 263.
[2]) Cfr. Gerstner, Zeitung des Vereins D. E. V. 1899 S. 1362.

gebilligt hat. Ist dies der Fall, so hatte die Regelung des § 37 V.O. den Zweck, der Eisenbahn die Haftpflicht für die Handlungen der bestellten Gepäckträger aufzuerlegen. In der alten V.O. hatte die Eisenbahn jede Verantwortlichkeit für die Thätigkeit der zum Zwecke des Transports von Reisegepäck nur zugelassenen Gepäckträger abgelehnt. Diese waren selbständige Frachtführer, die, allerdings unter der Controlle der Eisenbahnverwaltung, nach den Regeln und Grundsätzen des Frachtvertrages den Transport ausführten. Diese Rechtsstellung haben nach der neuen V.O. diejenigen Gepäckträger behalten, die von der Eisenbahn als solche zugelassen sind. Ausser den zugelassenen Transporteuren giebt es nach der neuen V.O. noch von der Eisenbahnverwaltung bestellte Gepäckträger, die unter Verantwortlichkeit der Eisenbahnbehörde im Sinne von § 34 Abs. 1 und 4 V.O. auf Verlangen der Reisenden deren Reise- und Handgepäck im Stationsbereiche nach und von den Wagen, Abfertigungsstellen u. s. w. zu schaffen haben. Diese Gepäckträger sollten nach den Motiven eine besondere Stellung einnehmen. Schon der Umstand, dass die Eisenbahnverwaltung in Fällen des Verkehrsbedürfnisses gezwungen ist, Gepäckträger zu bestellen, nicht bloss zuzulassen, dokumentirt, dass diese Gepäckträger nicht bloss in einem internen Subordinationsverhältniss zur Eisenbahnverwaltung stehen sollten, sondern dass die Behörde sie auch äusserlich als ihre Angestellten betrachtet wissen wollte. Die bestellten Gepäckträger haben auch besondere Dienstabzeichen, sie müssen mit einer gedruckten Dienstanweisung und einem von der Verwaltung mit Genehmigung der Landesaufsichtsbehörde unter Zustimmung des Reichseisenbahnamts erlassenen Gebührentarif versehen sein. Alles dies spricht dafür, dass sie als Angestellte der Eisenbahn, also als deren „Leute" im Sinne § 9 V.O. zu betrachten sind, allerdings nur, soweit sie im Stationsbereiche ihre dienstlichen Verrichtungen erfüllen. Mit Recht führt Eger[1]) in seinem Kommentar zur V.O. aus, dass der „Stationsbereich" die lokale Grenze der Haftung der Eisenbahn für alle Verlust-, Beschädigungs- und Verspätungsfälle hinsichtlich des Reisepäcks bilden soll. Mag dieser Begriff auch einer verschiedenen Auslegung fähig sein[2]), so ist es doch nicht zweifelhaft, dass darunter der Machtbereich der jeweiligen Eisenbahnverwaltung zu verstehen ist. Und dies ist wieder ein Indiz dafür, dass die Eisenbahn sich die Gewalt über die Gepäckträger in diesem räumlichen Umfange sichern wollte.

Ausschlaggebend für die Rechtsstellung der Gepäckträger ist aber die Normirung der Haftung für schädigende Handlungen dieser Personen. Die Eisenbahn hat die Verantwortlichkeit für dieselben übernommen. Sie haftet demnach für die von ihr bestellten Gepäckträger. Es fragt sich nur, ob diese Haftung, wie Eger will, eine ausschliessliche ist, oder ob eine Verbindlichkeit in solidarischer Gemeinschaft mit dem schädigenden Gepäckträger statuirt werden sollte, wie Reindl[3]) dies annimmt. Für die Richtigkeit der Eger'schen Ansicht sprechen,

---

[1]) S. 164 Nr. 146 Anm. 6 a. E.
[2]) Gorden in dieser Zeitschrift Bd. XVII S. 377. Reindl S. 364 Nr. 2.
[3]) a. a. O. S. 363 ff.

wie auch Reindl nicht verkennt, die Motive zu § 37 der neuen V.O. Sie wird durch Reindls Begründung nicht erschüttert. Wenn er ausführt, dass die Gepäckträger bei Erfüllung der im § 37 geschilderten Obliegenheiten nicht eine Thätigkeit als Organe der Eisenbahn bei Ausführung des von der letzteren übernommenen Transportes entfalten, sondern auf Grund eines Vertrages mit dem Reisenden einen Frachtvertrag schliessen, also Frachtführer im Sinne des § 425 H.G.B. sind, so ist der Satz: dass die Gepäckträger nicht eine Thätigkeit der Eisenbahn bei Ausführung des von der letzteren übernommenen Transportes entfalten, eine petitio principii, kein Beweis. Sind die Gepäckträger „Leute“ der Eisenbahn, so wird eben der Beförderungsvertrag mit der Eisenbahn und zwar durch den Gepäckträger abgeschlossen. Die Wortfassung der § 37 V.O. lässt keinen Zweifel d° über zu, dass die Haftung, der Eisenbahn eine ausschliessliche sein soll. Andernfalls hätte der Gesetzgeber es schwerlich unterlassen an Stelle des Wortes „Verantwortlichkeit“ den Ausdruck „Mitverantwortlichkeit“ zu wählen. Hat aber die Eisenbahn die ausschliessliche Haftung für schädigende Handlungen der Gepäckträger übernommen, so folgt daraus, dass sie nicht selbständige Frachtführer sind. Denn die Uebernahme der Haftung für Schäden, die das Gut bei der Beförderung erleidet, ist nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen [1]) ein dem juristischen Begriff des Frachtführers eigenthümliches Merkmal, welches von diesem Begriffe nicht losgelöst werden kann, ohne seinen Rechtscharakter völlig zu zerstören.

Für jeden selbständigen Frachtführer ist es eine nothwendige Voraussetzung, dass er in Bezug auf seinen Gewerbebetrieb unabhängig dasteht. Dies ist nicht der Fall, wenn grundsätzlich Dritte die Haftung für seine Handlungen zu übernehmen haben. Sind aber die Gepäckträger, soweit sie von der Eisenbahn bestellt sind und innerhalb des Stationsbereichs handeln, keine selbständigen Frachtführer, stehen sie, wie oben ausgeführt, zu der Eisenbahn in einem Abhängigkeitsverhältniss, haftet die Eisenbahn für sie in gleicher Weise wie für ihre „Leute“, so müssen sie auch ohne ausdrückliche Bezeichnung als solche gelten. Wir gelangen daher zu folgendem Resultat:

a) Die von der Eisenbahn zugelassenen Gepäckträger sind selbständige Gewerbetreibende. Sie haften dem Reisenden für mangelhafte Ausführung des ihnen ertheilten Transportauftrags nach den Grundsätzen des Frachtvertrages.

b) Die von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger gehören zu den „Leuten“ der Eisenbahn, soweit sie innerhalb des Stationsbereichs in Funktion treten. Sie sind keine selbständigen Frachtführer. Die Eisenbahn übernimmt für ihr schuldhaftes Handeln die Verantwortung.

Der Umfang dieser von der Eisenbahn übernommenen Haftung bestimmt sich nach der Vorschrift des § 34 Abs. 1 und 4 V.O. Die Ziffer 1 verweist auf den achten Abschnitt der V.O. soweit dessen Vorschriften auf die Beförderung von Reisegepäck sinngemässe Anwendung finden können und sich nicht Abweichungen aus den Bestimmungen des Abschnitts IV ergeben. Im achten Abschnitt wird die Haftung für den Schaden, den das Frachtgut durch Verlust,

[1]) Vergl. für das Folgende: Hertzer, Zeitung des V.D.E.V. Jahrg. 41 S. 357.

Minderung oder Beschädigung erleidet (§§ 75 ff.), normirt. Eine Beschränkung der Haftung unter den Voraussetzungen und Grenzen der Ziffer 4 des § 34 V.O. ist gestattet. Bezüglich der Verantwortlichkeit der Eisenbahn für verspätete Ausführung des dem Gepäckträger übertragenen Transportes kommt § 36 V.O. zur Anwendung[1]). Denn in der Bezugnahme des § 37 auf § 34 Abs. 1 liegt stillschweigend auch eine Verweisung auf § 36, da § 34 auf die für die Beförderung von Gütern geltenden Haftungsgrundsätze nur insoweit Bezug nimmt, als sich nicht Abweichungen aus den Vorschriften des vierten Abschnitts der Verkehrsordnung ergeben. Der Paragraph 36 enthält eine derartige Abweichung. Er schliesst daher die Anwendbarkeit der sonst in Betracht kommenden §§ 86 ff. des achten Abschnitts aus. Die Eisenbahn haftet aber nicht für alle schädigenden Handlungen der von ihr bestellten Gepäckträger. Wenn beispielsweise der Gepäckträger auftragsgemäss einen Koffer nach dem Bahnwagen vorbringt und bei dieser Gelegenheit ein anderes Gepäckstück aus dem Bahnwagen stiehlt, so ist sie für das gestohlene Gut nicht verantwortlich. Denn ihre Verantwortlichkeit reicht nach §§ 37, 34 Ziff. 4, 36 V.O. nur soweit, als Handlungen der Gepäckträger in Frage kommen, die sich auf den Verlust, die Beschädigung oder die verspätete Ablieferung des Reisegepäcks beziehen und dies auch nur, soweit es sich um eine auf die Ausführung der Beförderung des Gutes gerichtete Thätigkeit handelt.

Diese Regelung der Haftung, überhaupt die ganze gesetzliche Fixirung der Rechtsstellung der Gepäckträger erscheint uns konsequent und einfach. Sie bewirkt, dass die Eisenbahn hinsichtlich der Beförderung des Reisegepäcks, soweit es sich um bestellte Gepäckträger und die Erfüllung ihrer Dienstpflichten im Stationsbereich handelt, dieselbe rechtliche Stellung einnimmt, wie bei dem Transporte des zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks. Die Beförderung dieses Gepäcks untersteht grundsätzlich den Regeln der Beförderung des Eisenbahnfrachtgutes, und so gelangen wir zu dem Ergebniss, dass für die Beförderung des nicht aufgegebenen Reisegepäcks die allgemeinen Haftungsgrundsätze des Eisenbahnfrachtrechts massgebend sind.

Schwierigkeit bietet unseres Erachtens nur die juristische Gestaltung desjenigen Gepäckbeförderungsvertrages, bei dem der Transport über die Grenze des Stationsbereichs hinausgeht, wenn beispielsweise der Reisende seinen Koffer von der Abfertigungsstelle oder dem Eisenbahnwaggon in sein Hôtel schaffen lässt. Der Reisende will zweifelsohne einen einheitlichen Transportvertrag schliessen. Anfang und Endziel der Beförderung sind bestimmt. Es liegt locatio-conductio operis vor. Auch für diesen Vertrag ergiebt sich an der Hand der bisherigen Erörterung die juristische Gestaltung. Handelt es sich um „zugelassene“ Gepäckträger, die das Reisegepäck in der angegebenen Weise zu transportiren haben, so liegt ein einheitlicher Beförderungsvertrag vor, der den Regeln der locatio-conductio operis untersteht. Sind „bestellte“ Gepäckträger mit der Beförderung beauftragt, so kann die juristische Construkton des Vertrages nur die sein, dass der Contrakt

[1]) Reindl a. a. O. S. 364 Nr. 1.

in zwei Theile zerfällt: a) Beförderung des Gepäcks von der Abfertigungsstelle bis zur Grenze des Stationsbereichs. b) Transport von dieser örtlichen Grenze bis zur Behausung des Reisenden. Für die Beförderung zu a ist die Eisenbahn alleinige Gegenkontrahentin des Reisenden und ihm für den Verlust des zu transportirenden Guts allein verantwortlich. Für den Transport zu b ist der Gepäckträger der alleinige Gegenkontrahent und allein haftbar. Ich habe meine Ansicht Bd. XVII S. 377 dieser Zeitschrift näher begründet. Trotz der gegentheiligen Meinung Egers und Reindls halte ich an meiner Auffassung fest. Die Bedenken, die gegen die Construktion des Gepäckbeförderungsvertrages vorliegen, verkenne ich nicht. Nach der u. E. richtigen Auslegung der Vorschrift des § 37 V. O. ist aber eine andere Construktion nicht möglich. Der Reisende will zwar einen einheitlichen Vertrag schliessen. Das Gesetz verweigert ihm aber die Realisation dieses Willens, indem es ihm für den Transport innerhalb des Stationsbereichs die Eisenbahn, ausserhalb desselben den Gepäckträger als Vertragskontrahenten entgegenstellt.

Es bleibt schliesslich noch die von einem anonymen Verfasser in der Zeitschrift für den internationalen Eisenbahntransport [1]) angeregte Frage zu prüfen, ob die Vorschrift des § 37 V.O. rechtswirksam ist. Dies ist zu bejahen. Allerdings vermag die Verkehrsordnung eine selbständige Haftpflicht der Eisenbahn nicht zu begründen, sofern nicht im Handelsgesetzbuch, zu dessen Ergänzung die Verkehrsordnung bestimmt ist, eine solche normirt ist. Der Paragraph 458 statuirt aber eine derartige Verantwortlichkeit, indem er der Eisenbahn die Haftung für ihre Leute auferlegt. Solche „Leute“ im technischen Sinne sind die von der Eisenbahn bestellten Gepäckträger, sofern sie im Stationsbereiche ihre Dienstpflichten erfüllen. Die Eisenbahn hat daher die Haftung für deren Handlungen nach den Normen des Handelsgesetzbuchs zu übernehmen. Der Abs. 3 des § 465 steht dem nicht entgegen. Wenn es dort heisst: „Für den Verlust oder die Beschädigung von Reisegepäck, das nicht zur Beförderung aufgegeben ist, ... haftet die Eisenbahn nur, wenn ihr ein Verschulden zur Last fällt“, so ist diese Vorschrift, wie sich aus dem § 471 H.G.B. ergiebt, eine lediglich im Interesse des Reisenden gegebene Norm, die weder durch die Eisenbahnverkehrsordnung noch durch Verträge ausgeschlossen oder beschränkt werden kann. Einer im Interesse des reisenden Publikums von der Eisenbahn zu übernehmenden weiteren Haftung, sowie einer Gleichstellung des nicht zur Beförderung aufgegebenen Reisegepäcks mit dem zur Beförderung aufgegebenen (soweit es sich um einen von Gepäckträgern übernommenen Transport handelt) steht rechtlich nichts im Wege.

---

[1]) IX. Jahrgang S. 141 ff.

9.

Zur Stempelpflichtigkeit der Strassenbenutzungsverträge der Strassen- und Kleinbahnen [1]).

Von Professor **Dr. Karl Hilse,**
Syndikus der Grossen Berliner Strassenbahn.

Wenngleich das Reichsgericht bisher ausnahmslos den in Vertragsform zustandegekommenen Zustimmungserklärungen gemäss G. vom 28. Juli 1892 § 6 in stempelfiskalischer Hinsicht die Rechtsnatur der Miete beigelegt hat, so ist doch keineswegs ausgeschlossen, dass bei erneuter Prüfung eine abweichende Entscheidung gefällt wird; denn es blieb bisher die Erwägung unberücksichtigt, dass die Zustimmung zur Wegebenutzung als Ausfluss der Wegeunterhaltungspflicht dem Unterhaltungspflichtigen zugestanden ist.

Nun ist der Fall durchaus nicht selten, dass der Wegeherr und der Wegeunterhaltungspflichtige verschiedene Personen sind, was z. B. für einzelne Berliner Vororte (Pankow, Treptow u. s. w.) zutrifft. Hier gehört der Grund und Boden der Gemeinde, in deren Weichbilde er liegt, während Berlin kraft öffentlichen Rechtes unterhaltungspflichtig ist. Würden diese Gemeinden auf eigenem Wegekörper eine Strassenbahn anlegen wollen, so müsste Berlin zustimmen. Thäte Berlin dies, so würde nach der bisherigen Rechtsprechung anzunehmen sein, dass die betreffende Vorortsgemeinde Mietherin ihrer eigenen Sache geworden ist, was ein juristisches Unding wäre. Vielmehr hat der Wegeherr als Ausfluss seines Eigenthums das Recht zum Gebrauche des Wegekörpers, soweit er ihm nicht durch die Bestimmung entzogen oder gesetzlich beschränkt ist.

Mit einer Eigenthumsbeschränkung, welche öffentlich-rechtlicher Natur ist und im a. § 6 ihre Quelle hat, hat man es hinsichtlich der Befugniss des Wegeunterhaltungspflichtigen zu thun, bei Benutzung des Weges zu Bahnzwecken gehört werden zu müssen, ihr widersprechen oder zustimmen und letzterenfalls Vortheile in Form von Gegenleistungen sich ausbedingen zu dürfen. Durch seine Zustimmung überträgt er nicht etwa den Gebrauch am Wege, den er niemals besessen hat, an den Bahnunternehmer, wie die

---

[1]) Eine Gegenbemerkung zu der Abhandlung des Herrn Justizraths Ernst Heinitz über die Stempelpflichtigkeit der Strassenbenutzungsverträge etc. (in dieser Zeitschrift Bd. XVIII, Heft 1, S. 71).

Rechtsprechung und mit ihr Heinitz irrthümlich annimmt, sondern giebt er nur sein gesetzliches Widerspruchsrecht gegen die geplante Benutzungsart auf. Nicht der Gebrauch des Weges, sondern die Aufhebung des Widerspruches ist der Gegenstand des Rechtsgeschäftes, welches in den Zustimmungsverträgen bethätigt wird. Wird jedoch das Entgelt für die Aufgabe eines Rechtes bewilligt, so ist ein Miethsrecht ausgeschlossen. Denn die Miethe ist ein Rechtsgeschäft zwischen dem Eigenthümer und dem Gebrauchsuchenden auf Ueberlassung des Gebrauchs gegen Entgelt.

Aber selbst in Fällen, wo Wegeherr und Wegeunterhaltungspflichtiger dieselbe Person sind, liegt keine Miete vor. Denn auch hier handelt es sich nur um die Aufgabe des Widerspruchs seitens des Unterhaltungspflichtigen gegen die besondere Gebrauchsart des Weges, während der Gebrauch an sich gemäss A.L.R. II, 15 § 7 jedermann zum Reisen und zur Beförderung von Sachen gestattet ist, also auch dem Bahnunternehmer.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Buschmann, Dr. M. v., Frhr., und **Hubner, Fr.** Zusammenstellung der Vorschriften, betr. den Transport explosiver und denselben ähnlicher Gegenstände auf den österr. Eisenbahnen. Wien 1901. Hof- und Staatsdruckerei.

van Citters, E., und **van Rosendaal, J. C. A.** Verzameling van Wetten, Besluiten enz. betreffende de Spoorwegen in Nederland. 1900. Haag 1901.

Colson, C. Abrégé de la législation des chemins de fer et tramways. Paris 1901. Paul Dupont.

Eger, Dr. G. Das internationale Uebereinkommen über den Eisenbahn-Frachtverkehr nebst Ausführungsbestimmungen, Anlagen und Formularen, in der Fassung des Zusatz-Uebereinkommens vom 16. Juni 1898 und in Verbindung mit dem neuen Betriebs-Reglement des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen, giltig vom 10. Oktober 1901, erläutert. 2. Auflage. Berlin 1901. J. Guttentag.

Nach Art. 59 des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890 soll wenigstens alle drei Jahre eine aus Delegirten der vertragschliessenden Staaten bestehende Konferenz zusammentreten, um die für nothwendig erachteten Abänderungen und Verbesserungen des Uebereinkommens in Vorschlag zu bringen. Nachdem bereits in den Jahren 1893 bis 1895 mehrere nothwendig gewordene Zusätze vereinbart worden waren, ist der Vorschrift des Art. 59 gemäss eine Konferenz in der Zeit vom 16. März bis 2. April 1896 in Paris zusammengetreten und hat eine Reihe von Abänderungen und Ergänzungen zu dem bisherigen Uebereinkommen beschlossen, welche in dem Zusatz-Uebereinkommen vom 16. Juni 1898 zusammengefasst sind.

Dementsprechend enthält die neue Auflage in vielen Punkten eine gänzliche Umarbeitung und Aenderung der bisherigen. Auch in der neuen Auflage ist der Verfasser bemüht gewesen, die Bestimmungen des Uebereinkommens, vornehmlich auch die neu hinzugetretenen, in thunlichst klarer nnd verständlicher Weise unter sorgfältiger Benntzung der Materialien, Protokolle, Literatur und Rechtsprechung zu erörtern. Es sind zu diesem Behufe den einzelnen Artikeln des internationalen Uebereinkommens nebst Ausführungsbestimmungen und Anlagen die bezüglichen Paragraphen des neuen Betriebs-Reglements des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen sowie Hinweise auf das neue Vereins-Uebereinkommen und die neuen gemeinsamen Abfertigungsvorschriften beigefügt, so dass sich bei jedem einzelnen Artikel das gesammte dazu gehörige gesetzliche und reglementarische Material übersichtlich vereinigt findet. Ein genanes und eingehendes Inhaltsverzeichniss und Sachregister erleichtert den Gebrauch des Bnches.

Fochier, Em. L'exploitation des chemins de fer par l'Etat en Allemagne. Paris 1901. L. Larose.

Foyé, R. Dritter Nachtrag zu dem Sammelwerk: Die Eisenbahnen in Spanien. Barcelona 1901. Louis Tasso.

Freuler, H. Die Liquidation der schweiz. Nordbahn und die Stellung der Aktionäre nnd Obligationäre bei derselben. Schaffhausen 1901. Selbstverlag.

Gerstner, Dr. Th. Der neueste Stand des Berner Internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtverkehr vom 14. Oktober 1890. Auf Grund der nachträglichen Vereinbarungen und der hierauf beruhenden neuen Fassung des Textes, giltig vom 10. Oktober 1901 an, unter Berücksichtigung von Theorie und Praxis dargestellt. Berlin 1901. Franz Vahlen.

Das Berner Internationale Uebereinkommen vom 14. Oktober 1890 hat durch mehrere spätere Vereinbarungen, insbesondere durch das am 10. Oktober 1901 in Kraft getretene Zusatzübereinkommen vom 16. Juni 1898, eine Reihe von Abänderungen erfahren. Die Darstellung und Erläuterung des darnach umgestalteten Uebereinkommens bildet den Inhalt der vorliegenden Schrift. Nach einer kurzen historischen Uebersicht über die Entwicklung seit 1890 wird der fortan giltige Text mitgetheilt und mit Bemerkungen versehen, welche namentlich die seither eingetretenen Aenderungen zum Gegenstande haben. Hierbei ist die neuere Literatur und Rechtsprechung sowie der gegenwärtige Stand der inneren Gesetzgebungen, vornehmlich Deutschlands, sorgfältigst berücksichtigt. Die Schrift bildet zugleich ein Supplement zu dem 1893 erschienenen Werke: „Internationales Eisenbahn-Frachtrecht“ desselben Verfassers.

Hamon, Fr. L'avenir de la politique française en matière de chemins de fer. Paris 1900.

Mittre, Victor. Etude comparative de l'ancien et du nouveau texte de l'ordonnance royale du 15 novembre 1846 modifiée par décret du 1 er mars 1901 portant règlement d'administration publique sur la police, la sûreté et l'exploitation des chemins de fer. Paris 1901. Marescz ainé.

Peege, B. Die Deutschen Eisenbahn-Gesetze. 3. Auflage. Dresden 1901. C. Heinrich.

Dieses kleine, bereits in 3. Auflage erschienene Sammelwerk enthält in gedrängter Kürze eine übersichtliche Darstellung der gesetzlichen und verfassungsmässigen Bestimmungen über die Deutschen Eisenbahnen, dann der Einrichtungen der Deutschen Eisenbahnen und der Einrichtungen des sich über die Grenzen des Deutschen Reichs hinaus erstreckenden Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen und kann nicht nur als willkommenes und verlässiges Nachschlagebuch für den im praktischen Dienste stehenden und mit den betreffenden Bestimmungen und Einrichtungen bereits vertrauten Beamten, sondern insbesondere als ein brauchbarer Leitfaden für das jüngere, in der Ausbildung begriffene Beamtenpersonal beim Selbststudium und beim Unterricht in Fachschulen oder Unterrichtskursen empfohlen werden. Dr. Reindl, München.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Boehm u. Sontag. Das Stempelsteuergesetz vom 31. Juli 1895, erläutert. Berlin 1901. Carl Heymanns Verlag.

Das Stempelsteuerrecht hat kaum einen Freund; wenige nur werden seine durch die Praxis von fast einem Jahrhundert zu Tage geförderten Feinheiten kennen — aber anwenden müssen es Behörde und Privatmann gar oft, und unter dem Drucke drohender Strafen. Darum greift man auf diesem Gebiete mehr als anderwärts zu einer erläuterten Ausgabe des Gesetzes, die sorgfältig die Ergebnisse der Rechtsprechung und der Wissenschaft verwerthet. Diese Eigenschaft zeigt das schmucke Büchlein, das jetzt in 3. Auflage vorliegt. Die neue Auflage des früher allein von Boehm verfassten Werkes zeichnet sich durch Reichhaltigkeit und Gewissenhaftigkeit in der Wiedergabe des stark angeschwollenen Stoffes aus. Die neue Anordnung, wonach die Anmerkungen zum Tarife hinter dem Tarife abgedruckt sind, erleichtert den Gebrauch des Buches in den Fällen, wo die Einsicht der Bemerkungen nicht

noth thut, erheblich. Auf die Ausführungen über die Verstempelung der Miethsverträge für die Benutzung von Strassen für Kleinbahnen (S. 215), die Verdingung eines Bahnbaus (S. 251), die Lieferung von Lokomotiven, Schienen u. s. w. (S. 198) sei verwiesen. Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Düringer, Dr. A., Ministerialrath u. **Hachenburg, Dr. W.,** Rechtsanwalt. Das Handelsgesetzbuch v. 10. Mai 1897. Bd. 2. Lieferung 2 u. 3: Handelsgeschäfte. Mannheim 1901. J. Bensheimer.

Die Anlage dieses vorzüglichen Kommentars ist schon früher, zuletzt Bd. XVII S. 301, eingehend besprochen worden, so dass die Fortsetzungen nur kürzerer Erwähnung bedürfen.

Bei dem Streben der Verfasser, insbesondere das Verhältniss des Handels- zum neuen bürgerlichen Recht klar zu legen und die Gleichheit der allgemeinen Vorschriften über Rechtsgeschäfte für beide Rechtsgebiete ist der Darstellung derselben in systematischer Entwicklung bewusst ein weiterer Raum wie in sonstigen Kommentaren zum H. G. B. gewährt. Sie bilden mit den Sondererläuterungen zu den §§ 343—372 H. G. B. den Inhalt des zweiten, nunmehr abgeschlossenen Bandes, während Kauf-Kommission, Spedition und Frachtgeschäft einen weiteren, selbständigen Band füllen sollen. W. Coermann, Mülhausen.

Kloss, Dr. R. Das Beurkundungswesen im Königreich Sachsen mit Ausschluss des Notariats. Leipzig 1901. Rossberg & Berger.

Der handliche und gut ausgestattete Kommentar sammelt und erläutert die gesammelten civilrechtlichen Beurkundungsvorschriften des Reichs- und sächsischen Landesrechts. Für die Beamten der Gerichts- und Verwaltungsbehörden, Bürgermeisterämter u. s. w. bietet er ein brauchbares und empfehlenswerthes Nachschlagebuch.

W. Coermann, Mülhausen.

Meisner, Dr. J., Oberlandesgerichts-Senatspräsident. Das Bürgerliche Gesetzbuch für das Deutsche Reich, kommentirt. 1. Buch: Allgem. Theil, 2. Buch: Recht der Schuldverhältnisse, 3. Buch: Sachenrecht. Breslau 1898—1901. M. & H. Marcus.

Das Werk hält nach Umfang und Inhalt die Mitte zwischen den Handausgaben mit Anmerkungen und den grossen Kommentaren: es leidet deshalb nicht an oft irreführender Knappheit und verbirgt den Kern der Sache nicht gar zu tief unter ausführlichen Darlegungen. Dem Praktiker, der sich in kurzer Zeit für viele Fragen um Absicht, Zusammenhang und Tragweite des Gesetzes unterrichten muss, wird darum grade diese — übersichtlich angelegte — Ausgabe des Gesetzes durch einen in der Theorie wohl bewanderten Praktiker besonders willkommen sein. Als einen Vorzug der Erläuterungen betrachte ich die Anknüpfung des geltenden Rechts an das mit dem 1. Januar 1900 ausser Kraft getretene Recht. Der Unterschied und, was angenehmer und häufiger ist, als es nach dem Wortlaute oft den Anschein hat, die Uebereinstimmungen gelangen dadurch deutlicher zum Bewusstsein als durch manche gelehrte Abhandlung, deren Verfasser der Praxis des Rechtes fremd geblieben sind. Der Herausgeber berücksichtigt übrigens ausser dem preussischen Landrechte auch das bisherige gemeine, sächsische und französische Recht.

Die gesondert erschienenen drei Bücher enthalten die für das Eisenbahnrecht wesentlichen Theile des Bürgerlichen Rechts.

Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Pieper, J., Geh. Ob.-Reg.-Rath. Das Reichsbeamtengesetz vom 31. März 1873 und seine Ergänzungen. 2. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Der im November 1895 erschienenen 1. Auflage ist jetzt die 2. gefolgt. An die von demselben Verlage herausgegebene Turnausche Kommentirung sich anlehnend

bringt das Piepersche Werk den Text des Reichsbeamtengesetzes von 1873 in der durch Gesetz vom 21. April 1886 und 25. Mai 1887 abgeänderten Form mit so eingehenden Anmerkungen, Schluss- und Vorbemerkungen, dass es mit Recht den Anspruch erheben kann, einen ausführlichen Kommentar zum R. B. G. zu bilden. Die Rechtssprechung der höchsten Gerichtshöfe, die das Beamtenrecht betreffenden Kais. Verordnungen und Bundesrathsbeschlüsse sind theils in den Anmerkungen verarbeitet, theils in den dem Gesetze angefügten Anlagen selbständig zum Abdruck gebracht. Das preuss. Beamtenrecht, die Grundlage des Reichsgesetzes, ist eingehend berücksichtigt. In dankenswerther Weise sind auch die für die Schutzgebiete erlassenen, das Beamtenverhältniss berührenden Vorschriften in den Anmerkungen zitirt. — Dass bei einer so eingehenden Bearbeitung des weit verzweigten Materials sich Druckfehler leicht einschleichen, beweisen die Berichtigungen auf S. XXII. Zu tadeln ist aber, dass sich bis Seite 545 die Marginalbezeichnung „Allgemeine Bestimmungen" hinzieht, obgleich das Gesetz nur bis § 22 (S. 176) solche Bestimmungen enthält. Auch die Paragraphenbezeichnung in den Randüberschriften ist häufig unrichtig (S. 21, 23, 337, 379). Bei Benutzung des Werkes sind auch die Bl. XXIII bis XXXVIII befindlichen Nachträge zu berücksichtigen.

Der Verlagshandlung empfehlen wir, zu ihrem früheren Verfahren, die einzelnen Reichsgesetze in verschiedenem Einband erscheinen zu lassen, zurückzukehren. Wenn sich auch auf dem Rücken der jetzt nur grünen Einbanddecken der Name des Gesetzes befindet, so ist diese Einheitlichkeit für den Praktiker, der bald dieses bald jenes Gesetz der Sammlung nachzuschlagen hat, unbequem und zeitraubend.

Dr. Gorden, Hamburg.

Stier-Somlo, Dr. F., Gerichts-Assessor. Die Einwirkung des Bürgerlichen Rechts auf das preussisch-deutsche Verwaltungsrecht. 1. Lieferung. Berlin 1900. J. Guttentag.

Die Praxis ist auf dem Gebiete des Verwaltungsrechts vorausgeeilt, und die Theorie hat Mühe, ihr nachzukommen. Wenn es sich um eine Frage ausserhalb der Behördenorganisation und der Zuständigkeit der Behörden handelt, die nicht durch Sondergesetz oder die Rechtsprechung der obersten Verwaltungsgerichte betroffen ist, versagen die Lehr- und Handbücher in unerwünscht zahlreichen Fällen. Das ist ein um so bedauerlicherer Zustand, als sich die Staatsverwaltung immer neue Zweige der Bethätigung sucht, und bei der geringen Durchbildung der — noch jungen — Theorie sich den Rechtsboden durch Sondergesetze, Sonderverordnungen und Verfügungen schaffen muss: die Sache wird dadurch nicht immer geklärt, die Uebersicht aber immer erschwert. Wenn dieser Zustand beseitigt, und wenn das Verwaltungsrecht eine Wissenschaft werden soll, die ebenbürtig neben das Privatrecht tritt, so darf es sich nicht damit zufrieden geben, dass es aus der Eingliederung unter die Privatrechtsdoktrin zur blossen Selbständigkeit neben dieser aufgestiegen ist; das Verwaltnngsrecht muss nunmehr den Anschluss an das Privatrecht gewinnen, um die auf diesem Gebiete durchgearbeiteten Sätze — ohne sklavische Anlehnung — auch für das öffentliche Recht fruchtbar zu machen.

Aus diesem Gesichtspunkte muss das Werk von Stier-Somlo, eine systematische Darstellung des Verwaltungsrechtes eigener Art, als bahnbrechend bezeichnet werden. Unter Wahrung der vollen Selbständigkeit für das Verwaltungsrecht geht der Verfasser den mannigfachen Einwirkungen des Bürgerlichen Rechtes nach, schöpft aus vorsichtig geübter Analogie dankenswerthe Schlüsse und lässt bei solcher Behandlung natürlich auch die oft vernachlässigten Grenzgebiete nicht unbeachtet. Seine Meinungen sind auf dem tragfesten Grunde eingehender Kenntniss der Literatur

und vor allem der Judikatur aufgebaut; auch wo sie nicht überzeugen, regen sie doch in dankenswerther Weise an und geben oder ergänzen in ihrer Begründung das Material zur eigenen Prüfung der Fragen. Als besonders gelungen seien die §§ 3. 9 und 10 hervorgehoben: die Grenzziehung zwischen bürgerlichem und öffentlichem Rechte (eine scharfe Grenze wird sich m. E. nie ziehen lassen), Gesetz und Verordnung, Gewohnheitsrecht (vor allem die Observanz auf dem Gebiete des Verwaltungsrechts) und Autonomie. Aus dem angekündigten Inhalte der weiteren Lieferungen ist manches Kapitel des Interesses der Eisenbahnrechtler und der Bahnverwaltungen in hohem Masse sicher z. B. der Abschnitt über den Fiskus (§ 19), Dispens, Privileg, Konzession (§ 22), das öffentliche Vermögensrecht (öffentliches Sachenrecht, Gebrauchsrechte an öffentlichen Sachen, Stellung der Verwaltung zum Eigenthume und Nachbarrechte, Fundrecht, Aneignung und Enteignung, öffentlichrechtliche Grunddienstbarkeiten), das Beamtenrecht (§ 44), der Dienstvertrag und das öffentliche Recht (§ 46), Haftpflicht und Schadensersatz (§ 49), Konkursrecht, Zwangsversteigerung und Zwangsverwaltung von Grundstücken im Verhältniss zum Verwaltungsrecht (§ 68), Stempelsteuergesetz (§ 64).

Wenn das Werk das hält, was die erste Lieferung verspricht, so können wir ein an Ausblicken und Anregungen reiches, an praktischen Ergebnissen nicht armes und durch die Fülle des verarbeiteten Stoffes hervorragendes Werk erwarten.

Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Olshausen, Dr. Justus, Oberreichsanwalt. Kommentar zum Strafgesetzbuch für das Deutsche Reich. 6. umgearbeitete Aufl. Berlin 1901. Franz Vahlen.

Nach drei Richtungen hin hat die sechste Auflage im Vergleiche mit den bisherigen wesentliche Aenderungen erfahren. Zunächst haben die seit Erscheinen der fünften Auflage in Kraft getretenen Abänderungen des Strafgesetzbuchs, welche theils auf dem Einführungsgesetze zum B. G. B., theils auf den Gesetzen v. 27. Dezember 1899 und 25. Juni 1900 beruhen, eine umfassende Umarbeitung erforderlich gemacht. Sodann hat die neue Deutsche Civilgesetzgebung, welche ihren gewaltigen Einfluss auch auf das Strafrecht ausgeübt hat, zu erheblichen Aenderungen und Ergänzungen geführt. Und endlich hat die in ganz ausserordentlichem Masse angewachsene Zahl der Rechtsprüche und Erscheinungen der Literatur den Verfasser veranlasst, ältere und obsolet gewordene Ausführungen zu beseitigen. So verdient die neue Auflage mit Recht die Bezeichnung einer vollständig umgearbeiteten, obwohl ihr äusserer Umfang nicht vergrössert erscheint, und ist durch die vorgenommenen Aenderungen von ganz besonderem Werthe. Der Olshausensche Kommentar ist ein Meisterwerk ersten Ranges und seine glänzenden Vorzüge, die ungewöhnliche Beherrschung des gewaltigen Stoffes, der Literatur und Judikatur, eminenter Scharfsinn, Genauigkeit und rühmliche Sicherheit des Urtheils sind allgemein anerkannt. Bereits bei früherer Gelegenheit haben wir darauf hingewiesen, von wie grosser Bedeutung dieser Kommentar auch für das Eisenbahnrecht in theoretischer und praktischer Beziehung ist, insbesondere in Betreff der Erkenntniss und Beurtheilung der allgemeinen und besonderen Eisenbahndelikte. Er ist auch auf diesem Gebiete zu einem unentbehrlichen Rathgeber geworden. Dr. Eger, Berlin.

Eger, Dr. Georg, Regierungsrath. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum. Vom 11. Juni 1874. Erläutert mit Benutzung der Akten des Königl. Preuss. Ministeriums der öffentlichen Arbeiten. 2. Aufl. Band I. Breslau 1902. J. U. Kern's Verlag.

Die schnelle und weite Verbreitung, welche die erste Auflage der vorliegenden Kommentars gefunden hat, hat bewiesen, dass eine erschöpfende, aus der Theorie

und der Praxis gleichermassen begründete Erläuterung des Preussischen Enteignungs-Gesetzes vom 11. Juni 1874 im Hinblick auf die ausserordentliche Bedeutung der in Frage kommenden Interessen und den Umfang und die Zahl der mit den einzelnen gesetzlichen Bestimmungen verknüpften Kontroversen einem dringenden Bedürfnisse entsprochen hat. Die Herausgabe einer schon seit langer Zeit nothwendig gewordenen zweiten Auflage hat sich vornehmlich dadurch verzögert, dass es geboten erschien, das Inkrafttreten des Bürgerlichen Gesetzbuchs abzuwarten. Denn wenn auch das Enteignungsrecht von der einheitlichen Regelung durch das Bürgerliche Gesetzbuch ausgeschlossen ist, so haben sich doch die Enteignungsrechte der deutschen Einzelstaaten dem gewaltigen Einflusse des neuen bürgerlichen Rechts nicht entziehen können und durch dasselbe mannigfache und wesentliche Modifikationen erfahren.

Auch in der zweiten Auflage ist der Verfasser bemüht gewesen, dem bisherigen Ziele treu zu bleiben. Die gesammte Rechtsprechung, insbesondere die Entscheidungen des Reichsgerichts und Preuss. Oberverwaltungsgerichts haben ebenso, wie die Literatur des Enteignungsrechts und die Entscheidungen, Verordnungen und Erlasse der Verwaltungs-Instanzen bis zur neuesten Zeit die eingehendste und vollste Berücksichtigung gefunden. Die wichtigen Ergänzungen und Aenderungen, welche durch das Bürgerliche Gesetzbuch auf dem Gebiete des Preussischen Enteignungsrechts eingetreten sind, sind überall an geeigneter Stelle zur Erörterung gelangt. Die Materialien des Bürgerlichen Gesetzbuchs und aller zugehörigen Gesetze sind aufs Sorgfältigste benutzt und herangezogen worden.

Wenngleich der häufig nicht leicht verständliche Sinn der Bestimmungen des Enteignungsgesetzes, die wichtige Frage des Einflusses des Bürgerlichen Gesetzbuches auf dieselben, sowie die Bedeutung der dadurch hervorgerufenen Kontroversen, ferner die in ganz ausserordentlichem Masse angewachsene Zahl prinzipiell wichtiger Rechtsprüche und Monographien grade auf dem Gebiete des Enteignungsrechts die Bearbeitung sehr erschwert hat, so darf doch angenommen werden, dass der Kommentar auch in dieser neuen Auflage sich den Charakter eines nützlichen Hülfsmittels für die Auslegung und Anwendung des Enteignungsgesetzes wahren wird.

Kaufmann, Emil. Die wesentlichen Unterschiede des alten und neuen Handelsgesetzbuchs. Zweite durch ein Sachregister vermehrte Auflage. Berlin 1901. W. Moeser.

Für die praktische Brauchbarkeit des vorliegenden Buchs bietet die Thatsache genügenden Beweis, dass innerhalb kurzer Zeit eine neue Auflage erforderlich wurde. Wenn auch seit dem Inkrafttreten des neuen H.G.B. jetzt schon fast zwei Jahre verstrichen sind, so dürfte doch auch ferner noch die Darstellung sich Freunde erwerben. Klarheit des Gedankens, scharfe und präzise Ausdrucksweise kennzeichnen dieselbe höchst vortheilhaft und Rez. würde den sich auf die grosse Staatsprüfung vorbereitenden Referendaren den Gebrauch des Buchs nur warm empfehlen können. Das ziemlich ausführliche Sachregister der neuen Auflage wird gern als Verbesserung anerkannt werden. Dr. Fuld, Mainz.

Seligsohn, Dr. Arnold, Justizr. Patentgesetz und Gesetz, betr. den Schutz von Gebrauchsmustern. 2. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Die neue Auflage des Kommentars des auf diesem Gebiete als Autorität hervorragenden Verfassers vereinigt alle Vorzüge in sich, die auch die frühere Auflage ausgezeichnet und besonders werthvoll gemacht haben, nämlich volle und gründliche Beherrschung des schwierigen Stoffes, sorgfältigste Berücksichtigung der Materialien,

Rechtsprechung und Literatur, klare und übersichtliche Anordnung, sowie selbständige und wissenschaftliche Behandlung und Darstellung des Inhalts beider Gesetze. Eine werthvolle praktische Verbesserung der neuen Auflage liegt darin, dass am Rande der wesentliche Inhalt der Anmerkungen durch eine kurze Inhaltsangabe deutlich hervorgehoben ist. Auch die Ausführungsverordnung vom 11. Juli 1891, die Verzeichnisse der Patentklassen und Auslegestellen, sowie die Staatsverträge mit Oesterreich-Ungarn, Italien und der Schweiz sind mit Erläuterungen beigefügt und dem Ganzen ist ein sehr ausführliches Sachregister beigegeben. Der Kommentar kann mit vollem Rechte als der bei weitem beste auf diesem Gebiete bezeichnet werden. Dr. Eger, Berlin.

v. Rüdiger, Dr. W. Konzessionirung gewerblicher Anlagen in Preussen. Berlin 1901. J. Guttentag.

Wer jemals die Schwierigkeiten erfahren hat, mit denen in der Praxis die Erlangung der Konzessionirung gewerblicher Anlagen verknüpft ist, der wird ermessen, welchen Dank die industriellen Kreise dem Verfasser dafür schulden, dass er ihnen durch handliche und übersichtliche Zusammenstellung aller einschlägigen Gesetzesvorschriften und Verwaltungsnormen ein brauchbares Hülfsmittel zur Ueberwindung jener Schwierigkeiten geliefert hat. In seiner Sammlung vereinigt der Herausgeber die gesetzlichen Texte der Ausführungsanweisung zu §§ 16ff. der Reichsgewerbeordnung, der technischen Anleitung zur Wahrnehmung der den Kreis-(Stadt-) Ausschüssen (Magistraten) überwiesenen Zuständigkeiten und die durch Ministerial-Erlasse für die Bezirksausschüsse hinsichtlich Genehmigung gewerblicher Anlagen vorgeschriebenen technischen Bestimmungen. Eine leicht fassliche Anleitung zur vorschriftsmässigen Anfertigung von Konzessionsgesuchen und ein sorgfältig gearbeitetes Sachregister vervollständigen den Inhalt des verdienstlichen Büchleins, welches sich vornehmlich zum praktischen Gebrauche für Industrielle und Techniker, Behörden und Rechtsanwälte eignet. Dr. C. E. Riesenfeld, Breslau.

Sydow, R., Direktor im Reichs-Postamt, und **Busch, L.,** Kammergerichtsrath. Civilprozessordnung mit Gerichtsverfassungsgesetz und den Einführungsgesetzen. Unter besonderer Berücksichtigung der Entscheidungen des Reichsgerichts herausgegeben mit Anmerkungen. 9. Auflage. Berlin 1901. J. Guttentag.

Das Buch, welches, wie die rasche Aufeinanderfolge der Auflagen beweist, zu den beliebtesten und besten Handkommentaren gehört, hat in der neuen Auflage nicht unwesentliche Aenderungen erfahren. Einerseits ist den älteren Auflagen entsprechend das Gerichtsverfassungsgesetz wieder aufgenommen, und dadurch ein vielseitig ausgesprochener Wunsch erfüllt. Andererseits sind die Nebengesetze, zumal sie selten gebraucht werden, in Fortfall gekommen. Der Inhalt der Anmerkungen ist nicht allein durch die Aufnahme aller in den letzten Jahren ergangenen prinzipiell wichtigen Entscheidungen des Reichsgerichts, sondern auch durch den Hinweis auf die erlassenen landesrechtlichen Ausführungsbestimmungen sehr beträchtlich erweitert worden. Der trefflichen Arbeit ist in dieser vervollkommneten Gestalt die weiteste Verbreitung und beste Aufnahme sicher. Dr. Eger, Berlin.

Struckmann, Dr. J., und **Koch, Dr. R.** Die Civilprozessordnung für das Deutsche Reich in der Fassung vom 20. Mai 1898 unter Mitwirkung von K. Rasch, Dr. P. Koll und Dr. G. Struckmann. 8. Auflage. Berlin 1901. J. Guttentag.

Die nach kaum Jahresfrist nothwendig gewordene neue Auflage spricht genügend für die ausserordentliche Beliebtheit und Brauchbarkeit dieses Kommentars. Die neue Auflage theilt mit den früheren die Vorzüge grösster Vollständigkeit und wissenschaftlicher Gründlichkeit und genügt in jeder Hinsicht den höchsten An-

sprüchen. Es darf wohl behauptet werden, dass das Werk in seiner gegenwärtigen Gestaltung an Gründlichkeit und Ausführlichkeit alle anderen Kommentare dieses Rechtsgebiets bei weitem übertrifft. Theorie und Praxis sind in gleichem Maasse sorgfältigst und vollständig herangezogen und verwerthet, und jede Frage findet an der Hand der in Betracht kommenden Materialien, Rechtsprüchen und Monographien eine erschöpfende Beantwortung. Auch ist rühmlichst hervorzuheben, dass trotz der Mitwirkung mehrerer Autoren das Ganze durchaus einheitlich und harmonisch bearbeitet ist. Hiernach wird es der neuen Auflage, gleich den früheren, an einem grossen und wohlverdienten Erfolge nicht fehlen. Dr. Eger, Berlin.

Cabouat, J. Traité des accidents du travail. I. Paris 1901. Larose.

Gerland, Dr. Otto. Das Recht der Polizei-Verordnungen in der preussischen Monarchie. 2. Aufl. 1901. Carl Heymann.

Gräf, Geh. Reg.-R. Das Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz, nebst dem Gesetze betr. die Abänderung der Unvallversicherungs-Gesetze vom 30. Juni 1900. 3. Aufl. Ansbach 1901. C. Brügel & Sohn.

Grassmann, Dr. Jos. Kommentar zum Invalidenversicherungs-Gesetz vom 13. Juli 1899. 2. Aufl. München 1900/1901. C. H. Beck.

Kohler, Dr. J., Prof. Deutsches Patentrecht. 1—4. Lieferung. Mannheim 1901. Bensheimer.

Lohmann, Dr. F. Die Entwicklung der Lokalbahnen in Bayern. Leipzig 1901. A. Deichert Nachf.

Mittelstein, Dr. M., Ob.-Land.-Ger.-R. Deutsches Binnenschiffahrtsrecht. 1. Bd. 2. Aufl. Lieferung 1 und 2. Leipzig 1901. Rossberg & Berger.

Olshausen, Dr., und Hellnig, W. Das Verhältniss der Armenverbände zu den Versicherungsanstalten. Leipzig 1901. Duncker & Humblot.

Perels, F. Das allgemeine öffentliche Seerecht im Deutschen Reiche. Berlin 1901. E. S. Mittler & Sohn.

Schirrmeister. Die englische Aktiennovelle vom 8. August 1900 (The companies Act.). Berlin 1901. Puttkammer & Mühlbrecht.

Zacher, Dr. Die Arbeiterversicherung in den Niederlanden. Berlin 1901. A. Troschel.
— Leitfaden zur Arbeiterversicherung des Deutschen Reichs. Berlin 1901. A. Asher & Co.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

v. A. Zur Auslegung des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes. (Allg. österr. Gerichts-Zeitung. Jahrg. 52. Nr. 27.)

Biberfeld, Dr. Das Lagergeschäft. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX Nr. 43 S. 590.)
— Haftung des Spediteurs wegen ungeeigneter Lagerung von Waaren. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX Nr. 41 S. 561.)
— Pflicht zum Ersatz des durch Pferde angerichteten Schadens. (IX Nr. 42 S. 573.)
— Die Stellung des Schiffers bei Differenzen zwischen Empfänger und Absender. (IX Nr. 45.)

Bosch, H. Zur württemberg. Eisenbahn- u. Steuerpolitik. (Zeitschr. f. d. ges. Staatsw. Jahrg. 57 (1901) Heft 3.)

Calmar, L. Das internationale Uebereinkommen des Eisenbahn-Frachtverkehrs. (Allg. Tar.-Anz. XX. 1901. Nr. 40 S. 577.)

Epstein, Dr. M. Zur Frage der zwölfstündigen Nachfrist bei Lieferfristüberschreitungen. (Allg. Tar.-Anz. XX Nr. 46.)

Fleck, G. Studien zur Geschichte des Preuss. Eisenbahnwesens. (Arch. f. Eisenb.-Wes. 1901. Heft 4 S. 757.)

Fleischauer. Hat der Vergleich zwischen Berufsgenossenschaft und Arbeiter eine Existenzberechtigung? (Arbeiter-Versorgung Jahrg. 18 Nr. 18.)

Goldstein. Der Konkurs der Aktiengesellschaft. (Annalen des Deutschen Reichs. 1901. Nr. 10.)

Hahn. Zur Frage der Zulässigkeit von Vergleichen zwischen den Trägern der Versicherung und den Versicherten. (Arbeiter-Versorgung Jahrg. 18 Nr. 18/29.)

Hartmann, H. Die überzähligen Güter. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 85.)

Heinsius, E. Massnahmen zur Verhütung der Beraubung von Eisenbahnsendungen und Ersatzpflicht der Eisenbahnen. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 41 S. 562.)

Hertzer, Dr. W. Haftungsausschliessung und Haftungsbeschränkung hinsichtlich des der Eisenbahn zur Verwahrung übergebenen Gepäcks. (Zeitg. des Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 73; vgl. auch Nr. 46.)

Hilse, Dr. B. Die Unfallversicherung bei städtischen Strassenbahnbetrieben. (Zeitschr. f. Kleinb. VIII. 1901. S. 682.)

Hilse, Dr. K., Prof. Zur Befristung der Bahngenehmigung. (Die Selbstverwaltung. Jahrg. 28 (1901). Nr. 39 S. 610.)

— Nichtigkeit der Bahnerwerbsgeschäfte bei Verletzung gesetzlicher Formvorschriften. (Zeitschr. f. Kleinb. VIII. 1901. S. 676.)

— Zur Frage der Konzessionsverlängerung der Strassenbahnen Seitens des Staates. (Zeitschr. f. Transp.-Wes. u. Strassenbau. 1901. Nr. 26.)

— Ueberlastung der Zustimmungsverträge zur Wegebenutzung für Kleinbahnen beim heutigen Geschäftsgebrauch. (Monatsschr. f. H.R. u. Bankw. X. 10/11.)

Junghans. Die Schätzung des enteigneten Gegenstandes. (Gerichtshalle. 45. Jahrg. Nr. 25/39.)

Muschweck. Verladen und Ausladen der Güter. (Fortsetzung und Schluss.) (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 40, 41, 42.)

— Die Verpackung der Güter. (IX. Nr. 44—49.)

Neumann, Dr. G. Einzelne Bestimmungen des (Oesterr.) Betriebs-Reglements, welche mit denen des internat. Uebereinkommens nicht übereinstimmen: Art. 2, 3, 4. (Allg. Tarif-Anz. XX. 1901. Nr. 38, 41, 43.)

Pannenberg, Geh. Ob.-Reg.-R. Die Rechtswirkungen der Enteignung im Falle der Einigung der Betheiligten. (Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. S. 1169.)

R . . . . Wahl der Transportroute. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 45.)

Reindl, Dr. M. Die gemeinsamen Abfertigungsvorschriften des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen in ihrer Beziehung zum materiellen Frachtrecht. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 69.)

Schmelzle, Dr. Verbot der Aufrechnung bei Lohnforderungen und Zurückbehaltungsrecht. (Seuffert's Bl. f. Rechtsanw. Jahrg. 66 (1901). Nr. 17.)

Schütze. Die Neuheit der Erfindungen. (Gewerbl. Rechtsschutz und Urheberrecht. Jahrg. 6. Nr. 8.)

Schultzenstein. Persönliche gewerbliche Konzession und Erbrecht. (Verw.-Arch. X. Heft 1.)

Sp . . . Die Verjährung nach Eisenbahnrecht. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 40.)

— Juristisches über den Frachtbrief (Nr. 49).

Stölzel, Dr. O., Landrichter. Die neueste Rechtsprechung des Reichsgerichts auf dem Gebiete des Verwaltungsrechts. (Pr. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 7, 9.)

Strauss, Dr. Ludw. Die Pariser Frachtrecht-Konferenz. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 42, 43.)

Die Nachnahme im Eisenbahnverkehr. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 7 S. 254.) — Verjährungsfrist für Frachterstattungsansprüche in Oesterreich. (IX. Nr. 8 S. 268.) — Sachverständigenämter für Streitigkeiten im Waarenhandel und Transportgeschäfte. (IX. Nr. 8 S. 289.) — Die Avisirung des Absenders im Falle der Annahmeverweigerung einer Sendung bei den französischen Eisenbahnen. (IX. Nr. 9 S. 322.) — Durchführung der Vorschriften des Zusatzübereinkommens v. 16. Juni 1898 zum Internat. Uebereink. über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. Okt. 1890. (IX. Nr. 10 S. 358.)

Ueber die Zulässigkeit der Theilfrankatur. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. Nr. 11 S. 403.) — Rumänien und das Internationale Uebereinkommen. (Nr. 11 S. 413.)

Heranziehung einer Kleinbahnaktiengesellschaft zu den Kreisabgaben. (Preuss. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 5 S. 76.)

Vom Wagenstandgeld. (Sp.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 48.)

Befreiung der Eisenbahn von der Verpflichtung zur Benachrichtigung des Absenders vom Verkauf des Gutes. (D. Eisenb.-Beamt.-Z. 1901. Nr. 37.) — Die Nachnahme im Eisenbahnverkehr (Nr. 38). — Betriebsgemeinschaft oder Reichseisenbahnen (Nr. 40).

Strassenbahn und Kommune (Allg. Tarif-Anz. XX. Nr. 44 S. 625). — Gesetz u. Praxis (Nr. 45 S. 633). — Zinsen- und Stempelvergütung für Mehrfrachten (Nr. 45 S. 633). — Die Südbahnprioritäten (Nr. 45 S. 637).

Zur Haftpflicht der Eisenbahnunternehmungen anlässlich der Betriebsunfälle von Eisenbahnbediensteten. (Oesterr. Eisenb.-Zeitg. 1901. Nr. 27.) — Ueber die Regelung der Ersatzforderungen unter den Eisenbahnen (Nr. 29/30).

Die Organisation der Staatseisenbahnverwaltung. (Oesterr.-Ungar. Eisenb.-Bl. Nr. 37.)

The right of Railroad passengers in respect of unpunctuality (Railroad Gazette 1901. Heft 33). — The legal regulation of engineering practice (Heft 38). — The legal regulation of the engineering profession (Heft 38).

Concessioni speciali per determinati trasporti sulle ferrovie (Monitore delle str. ferrat. 1901. Nr. 32—34). — Della riforma dei contratti d'esercizio delle tre grande reti (Nr. 33).

IV. Gesetzgebung.

Bayern. Kgl. Verordnung v. 7. September, betr. die Verwaltung und den Betrieb der kgl. Verkehrsanstalten (Verordn. u. Anz.-Bl. Nr. 65).

— Bek. des Staatsministeriums des kgl. Hauses und des Aeussern v. 12. 9. 1901, die Verwaltung und den Betrieb der kgl. Verkehrsanstalten betreffend (Nr. 65).

Deutsches Reich. Internationales Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr v. 14. Okt. 1890. Zusatzübereinkommen v. 16. Juni 1898 (RGBl. S. 295, EVBl. S. 295).

— Bek. d. Reichskanzlers v. 15. August und 17. September 1901, betr. die dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste (RGBl. S. 294, EVBl. S. 351).

— Bek. des Reichskanzlers vom 6. September 1901, betr. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs (RGBl. S. 349, EVBl. S. 311).

Frankreich. Dekret des Präsidenten der franz. Republik vom 10. September 1901, betr. Abänderung des Reglements über den Verkehr der Automobilwagen auf öffentlichen Wegen in Frankreich v. 10. März 1899 (Journ. offic. v. 13. Sept. 1901, S. 5898).

Oesterreich. Verordnung des Eisenbahnministers vom 24. September 1901, betr. die Abänderung und Ergänzung einiger Bestimmungen des mit Verordnung vom 10. Dezember 1892 (RGBl. Nr. 207) mit Wirksamkeit vom 1. Jänner 1893 eingeführten Be-

triebsreglements für die Eisenbahnen der im Reichsrathe vertretenen Königreiche und Länder (RGBl. Stück LXII. Nr. 143. — Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 113 S. 2457 ff. u. Nr. 114 S. 2477 ff.).

— Erlass des Eisenbahnministers vom 20. September 1901, betr. die Herausgabe des V. Nachtrages zum Eisenbahn-Betriebsreglement (Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 115 S. 2500).

— Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 6. Oktober 1901, betr. die Einrichtung und Besorgung des Dienstes bei dem Baue neuer Eisenbahnlinien (RGBl. 1901 Stück LXIX. Nr. 157. — Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 119 S. 2581).

— Erlass des Eisenb.-Minist. vom 7. September 1901, betr. die Veröffentlichung von Tarifnachlässen im Güterverkehre für das Jahr 1902 (Allgem. Tarif-Anz. XX. 1901. Nr. 39 S. 563).

Preussen. Erlass des Minist. des Innern vom 7. Juli 1901, betr. Anrechnung der vor der infolge strafgerichtlichen Urtels erfolgten Dienstentlassung zurückgelegten Dienstzeit bei Pensionirungen (Min.-Bl. d. i. V. S. 189). — vom 9. Juli 1901, betr. Krankenfürsorge für die im unmittelbaren Staatsdienste gegen Entgelt vollbeschäftigten Personen ohne Beamteneigenschaft (S. 188). — 22. Juli 1901, betr. Berechnung des gesetzl. Wittwen- und Waisengeldes (S. 189).

— Erlass des Minist. der öff. Arb. vom 8. Aug. 1901, betr. Verhältniss einer erdienten Pension zu einer im Disziplinarverfahren bewilligten Unterstützung (EVBl. S. 292). — 27. August 1901, betr. Anrechnung der neben der Besoldung gewährten Dienst- etc. Zulagen als Diensteinkommen im Sinne des § 27 Abs. 2 des Pensionsgesetzes (S. 293). — 19. September 1901, betr. Abänderung der Telegraphenordnung für das Deutsche Reich (S. 311). — v. 19. Sept. 1901, betr. Besoldungsgrundsätze (S. 313). — 29. September 1901, betr. Einsendung der Rechnungsabschlüsse von Kleinbahnen (Zeitschr. f. Kleinb. XIII. S. 728). — 3. Oktober 1901, betr. Gewährung von Zu- und Abgangsentschädigungen für Dienstreisen von Kleinbahnen (EVBl. S. 319). — 14. Oktober 1901, betr. Stempelpflichtigkeit der Verträge mit Gemeinden über Anlage von Haltestellen (S. 323).

Russland. Verfügung des Minist. der Verkehrswege vom 15./28. Januar 1901, betr. Entschädigungen im Falle der Lieferfristüberschreitung bei der Beförderung von Gütern mit Personenzügen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. Jahrg. IX. 1901. Ges. u. Vollz.-Verordn. S. 101.)

— Allerh. Verordn. v. 28. Mai 1901 a. St., betr. Abänderung des Art. 84 des Gesetzes v. 12. Juni 1885, über fristzeitige Abnahme und Versteigerung von leicht verderblichen, feuergefährlichen etc. Gütern. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. 1901. Ges. u. Vollz.-Verordn. S. 146.)

— Bestimmungen über die Annahme, Besichtigung, Bereinigung und Freigebung von Waaren seitens der Zollämter in Russland vom 15. Mai 1901 a. St. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. 1901. Ges. u. Vollz.-Verordn. S. 147.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 127. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 15. Februar 1899.

Falls nach einem zwischen der Eisenbahn und dem Besitzer eines Industriegeleises abgeschlossenen Vertrage die auf das Industriegeleise übergehenden Wagen mit dem Zeitpunkte der Ueberstellung auf das letztere als abgeliefert gelten, können Ersatzansprüche wegen Abganges aus einem mit unverletztem Plombenverschlusse auf das Industriegeleise überstellten Wagen gegen die Bahn nur dann geltend gemacht werden, wenn bewiesen wird, dass der Abgang in der Zeit zwischen der Annahme zur Beförderung und der Ueberstellung auf das Industriegeleise entstanden ist.

Massgebend für die Beurtheilung des vorliegenden Streitfalles sind § 15 des erwähnten Industriegeleisevertrages und § 77, sowie § 90, Alinea 2, Punkt 4, des Betr.-Regl.

Mit Hinblick auf den § 15 des erwähnten Vertrages ist durch die Ueberstellung des plombirten Wagens auf das Industriegeleise und dessen Abladung die Annahme des Gutes als vollzogen anzusehen. Angesichts dieser Sachlage aber kommen die Bestimmungen des § 90, Alinea 2, Punkt 4, Betr.-Regl. zur Anwendung, und diesen Bestimmungen hat der Kläger nicht entsprochen, indem er den Wagen ohne Intervention der Bahnorgane entladen hat und den Abgang bahnämtlich nicht constatiren liess. Weiters hat aber der Kläger auch nicht den Beweis erbracht, dass der Abgang von 14 Säcken Weizen in der Zeit von der Uebergabe des Wagens zur Beförderung bis zur Ueberstellung desselben auf das Industriegeleise sich ereignet hat. Nachdem somit die Voraussetzungen mangeln, welchen zufolge gemäss § 77 Betr.-Regl. die Eisenbahn für den Schaden aufzukommen hätte, musste die Revision des Klägers abweislich beschieden und das angefochtene Urtheil bestätigt werden.

Nr. 128. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 16. Februar 1899.

(Röll, Eisenb. Entsch. Jahrg. 1899. S. 74.)

Die Eisenbahn haftet für die Beschädigung eines Frachtgutes, welches tarifmässig von der Partei abzuladen ist, thatsächlich jedoch vor Ablauf der lagergeldfreien Zeit von Bahnorganen abgeladen wird, auch dann, wenn das Gut von der Partei erst einige Zeit nach der von ihr bewirkten Aufladung auf einem Streifwagen vom Bahnhofe abgeführt wurde, ohne dass concrete Umstände für die Beschädigung des Gutes erst nach Ausfolgung an die Partei sprechen.

Die Beklagte gibt in der Revisionsschrift selbst zu, dass der Kläger mit Rücksicht auf die Zeit, in welcher ihm das Aviso zugekommen war, die Sendung in den 24 Stunden des 1. September 1897 hätte abholen sollen, ihm also der ganze Tag zustatten kam; es hat aber der erste Richter auf Grund der Zeugenaussagen festgestellt, dass die für den Kläger bestimmte Kiste an eben diesem Tage, dem 1. September 1897, demnach vor Ablauf jener Frist, vom Waggon abgeladen worden ist.

Nach dem vom ersten Richter weiters festgestellten und unangefochtenen Thatbestande ist jedoch der Belangten nicht nur die Ausserachtlassung der tarif- und reglementsmässigen Bestimmung als Verschulden anzurechnen, es steht vielmehr auch das unvorsichtige Gebahren ihrer Leute, für welche sie gemäss § 9 des Betr.-Regl. zu haften hat, bei dem Abladen der Kiste und der dabei bewirkten Zertrümmerung der in dieser Kiste verpackten Glastafeln ausser Frage. Denn die bei dem gerichtlichen Augenscheine gehörten Sachverständigen haben ihr Gutachten dahin abgegeben, dass in der Kiste Eindrücke der Kette, die beim Abladen mittelst des Krahnes benützt wurde, vorgefunden wurden, und dass an eben dieser Stelle ein ausserordentlicher Druck, ein Schlag oder eine besondere Pressung gewirkt haben müsse, um die von der congruenten Stelle radialförmig auslaufende Zertrümmerung der in der Kiste befindlichen Glasscheiben herbeizuführen. Es ist festgestellt, das die Glastafeln, ordentlich verpackt, der Bahn in gutem Zustande übergeben worden sind, dass der Spediteur des Klägers mit seinen Leuten die Kiste mit aller gebotenen Vorsicht auf den Streifwagen geladen und abgeführt hat; dagegen hat die Belangte ihre Behauptung, das bei dem Aufladen der Kiste auf den Streifwagen der Knoten der Kette, in welcher die Kiste unter dem Krahne stand, unter die Kiste zu liegen kam und damals der schädliche Druck auf die Kiste bewirkt worden sei, nicht bewiesen, es ergab sich vielmehr, dass der Knoten nicht unter die Kiste zu liegen kam, derselbe an der Seite des Wagens gelöst wurde und ein anderes gar nicht möglich war.

Aus eben diesen Erwägungen muss aber die Revision des Klägers

als eine begründete bezeichnet und demselben insbesondere beigepflichtet werden, wenn er die Anwendung des § 1304 a. b. G.-B. in II. Instanz als eine rechtsirrthümliche bekämpft. Dass bei der Beschädigung zugleich auch ein Verschulden von seiner Seite eintrat, wurde ihm nicht nachgewiesen; der Umstand, den die Belangte noch geltend machen zu können erachtet, dass nämlich der Spediteur das Frachtgut auf seinem Wagen im Bahnhofe stehen liess, kann dieses Verschulden nicht bilden, weil nichts darauf hindeutet, dass das den Schaden bewirkende Ereigniss erst in dieser Zeit eingetreten sei; der Schaden war vorhanden, bevor die Kiste auf den Wagen geladen wurde; Billigkeitsrücksichten können aber die Voraussetzungen des § 1304 a. b. G.-B. nicht ersetzen.

Nr. 129. Entsch. des App.-Senats des Handel- und Wechselgerichts Budapest.

Vom 10. März 1900.

Betr.-Regl. §§ 51, 61. Mit der Befriedigung eines Anspruchs wegen unrichtiger Anwendung des Tarifs oder Rechenfehlern kommt die Eisenbahn bei ordnungsmässiger Erledigung der Reclamation nicht in Verzug; ebensowenig, wenn der Berechtigte die Anwendung eines billigeren Tarifs verlangt.

Falls die Eisenbahn bei der in Ergänzungsbestimmung VIII e zu § 61 Punkt 4 des Betriebsreglements erwähnten Revision die überzahlten Frachtgelder den Parteien nicht zurückerstattet, kann dies natürlicherweise nur dann als Verzug der Eisenbahn gelten, falls die Ueberzahlung bei der Revision der Rechnungen bemerkt wurde und selbst in diesem Falle nicht, wenn der Anspruchberechtigte nicht klagt, sondern bei der Eisenbahn reclamirt; durch dieses Vorgehen bringt der Reclamant offen zum Ausdruck, dass er der Eisenbahn zur Untersuchung der Frachtbriefe, auf denen sein Anspruch beruht, und zur ausserprocessualen Befriedigung der geltend gemachten Rückforderung Gelegenheit geben will. Durch dieses Verfahren hat der Reclamant auf die Zeit, die zur Untersuchung der Frachtbriefe und zur Erledigung der Reclamation nöthig, entsagt, seinen Anspruch auf dem Wege des Prozesses geltend zu machen; wenn er also trotz der Reclamation diese Zeit nicht abwartet und die Klage einreicht, trotzdem die Eisenbahn die Reclamation in der gehörigen Zeit erledigt, ist es evident, dass die Eisenbahn nicht in Verzug gerathen ist, den Prozess nicht verursacht hat und folglich der reclamirende Anspruchsberechtigte die Prozesskosten zu tragen hat. — Keineswegs kommt die Eisenbahn in Verzug, wenn den Gegenstand der Rückforderung nicht die unrichtige Anwendung des Tarifes, oder die Frachtdifferenz in Folge eines Rechnungsfehlers bildet, sondern eine derartige auf Grund der Er-

gänzungsbestimmung XVIII zu § 51 Punkt 1 des Betriebsreglements erhobene Forderung, welche bei Lieferung der ohne Bezeichnung des einzuhaltenden Transportweges und der anzuwendenden Tarife aufgegebenen Waare in dem Falle entsteht, wenn der Anspruchsberechtigte die Anwendung eines billigeren Tarifes verlangt, als die Eisenbahn angewendet hat. Von dieser Forderung wird die Eisenbahn nicht eher in Kenntniss gesetzt, als bis der Anspruchsberechtigte seinen Wunsch bezüglich nachträglicher Anwendung des billigeren Tarifes mittheilt; gegen eine solche Forderung kann folglich die Eisenbahn erst dann in Verzug gerathen und erst dann als zum Prozess Veranlassung gebende Partei betrachtet werden, wenn die Auszahlung nach Erhebung der Reclamation nicht in der Zeit erfolgt, die zur Untersuchung der Frachtbriefe, zur Revision der in Anwendung zu bringenden Tarife und zur Anweisung der Forderung im amtlichen Verfahren nöthig ist.

Nr. 130. Entsch. des Handelsgerichts Antwerpen.

Vom 9. Mai 1900.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürgerl. Recht etc. XXXII. Heft 10. S. 617.)

Internat. Uebereink. Art. 20, 21, 22. Zollzahlung seitens der Eisenbahn.

Wenn ein Frachtgut nach einer ausländischen Stadt expedirt wird, um daselbst bureau restant zur Verfügung des Empfängers gehalten zu werden, und in dieser Stadt sich kein Lagerhaus (entrepôt) und selbst keine Zollstelle befindet, so kann der Eisenbahn daraus kein Vorwurf gemacht werden, dass sie im Laufe des Transports den Zoll bezahlt hat, bevor sie das Gut auf dem Bahnhofe zur Verfügung des Empfängers stellte.

Die Expedition „bureau restant“ hat nicht die gleiche Bedeutung wie die „en entrepôt“. Die Eisenbahn, welche die Zollgebühr vorgeschossen hat, handelte als Commissionär und hat das Recht den Ersatz zu verlangen, bevor sie sich des Gutes begibt, an welchem sie ein Privileg hat.

Nr. 131. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 3. Juli 1900.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürgerl. Recht etc. XXXII. Heft 11. S. 641.)

Internat. Uebereink. Art. 30. H.G.B. Art. 395 (§ 456) H.G.B. Zwar können nicht blosse äussere, sondern auch innere Ereignisse (Explosion im Innern eines Eisenbahnwagens) unter den Begriff der höheren Gewalt fallen Aber es muss feststehen, dass das Ereigniss trotz grösster Aufmerksamkeit unabwendbar war.

Es muss der Revision zugegeben werden, dass unter Umständen auch ein Ereigniss, welches sich im Eisenbahnbetriebe selbst und sogar im Innern eines Eisenbahnwagens zuträgt, als unter den Begriff von

höherer Gewalt im Sinne des Artikels 395 fallend angesehen werden kann. Das Oberlandesgericht hat nun aber auch zugleich die Gründe des ersten Richters, welcher von der vorerwähnten rechtlichen Anschauung ausgegangen ist, eventuell gebilligt und ausdrücklich unter weiterer Ausführung derselben zu den seinigen gemacht. Durch diese Begründung wird das Urtheil getragen, und die auch hiergegen gerichteten Revisionsangriffe erscheinen nicht gerechtfertigt. Der erste Richter hat thatsächlich festgestellt, dass die Explosion der Celluloidkiste, durch welche auch die in Rede stehende Kiste mit Seidenwaaren in Brand gesetzt worden ist, durch das ordnungswidrige Verladen beziehungsweise Umladen der Kisten seitens der Eisenbahnbeamten, also durch die Schuld der letzteren, erfolgt sei. Diese Feststellung ist thatsächlicher Natur und erscheint auch genügend begründet. Ist sie aber in der Revisionsinstanz nicht angreifbar, so steht damit fest, dass im vorliegenden Falle der Begriff der höheren Gewalt ausgeschlossen ist. Das Revisionsgericht ist nicht in der Lage die Richtigkeit dieser thatsächlichen Annahme nachzuprüfen. Die Revision macht geltend, dass, um ein Verschulden der Beamten an der Explosion der Celluloidkiste annehmen zu können, das Oberlandesgericht doch habe für bewiesen erachten müssen, dass die Beamten die Feuersgefahr der Celluloidkiste gekannt hätten. Von einem solchen Beweise sei aber keine Rede. Aber dieser Punkt ist vom ersten Richter ausdrücklich zum Gegenstande der Erwägung gemacht und bei seiner thatsächlichen Feststellung in Rücksicht gezogen worden. Die Gründe sagen in dieser Hinsicht, der Umstand, dass die Beklagte nicht habe voraussehen können, dass der Kisteninhalt beim Umfallen sich selbst entzünden würde, befreie sie nicht von ihrer Haftbarkeit. Die Selbstentzündung des Celluloids sei dadurch entstanden, dass die betreffende Kiste beim Umladen auf ihre Schmalseite gestellt worden und in Folge dessen beim Rangiren umgefallen sei. Gerade in dem ohne sichtbaren Grund bethätigten ordnungswidrigen Aufstellen der Kiste und dem dadurch kundgegebenen Mangel an Vorsicht und Aufmerksamkeit der Organe des Beklagten wird das Verschulden derselben gefunden. Darin, dass das Landgericht und auch das Oberlandesgericht auf Grund des Vorhandenseins eines solchen Verschuldens der Eisenbahnbeamten den Begriff der höheren Gewalt für ausgeschlossen erachtet hat, kann ein rechtlicher Verstoss nicht gefunden werden.

Nr. 132. Entsch. des Oberlandesgerichts Darmstadt.

Vom 14. November 1900.

(Fischer (Schelcher) Zeitschr. Bd. 23. Heft 4 5. S. 312.)

Arbeitgeber im Sinne des Krank.-Versich.-Ges. ist derjenige, für dessen Rechnung Arbeitslohn gezahlt ist.

Arbeitgeber ist, wer dem Arbeitnehmer Beschäftigung gewährt (Entsch. d. RGer. i. Strs. XXVI S. 121). Wenn der Unternehmer, d. h. derjenige, für dessen Rechnung der Betrieb erfolgt, direkt mit den Arbeitern abschliesst, so ist er gleichzeitig Arbeitgeber. Ist eine Mittelperson (Akkordant) vorhanden, so ist es Thatfrage, wer als Arbeitgeber, d. h. als derjenige, für dessen Rechnung der Arbeitslohn gezahlt wird, anzusehen ist. In Betracht kommt dabei das Mass der Unabhängigkeit der Mittelperson vom Unternehmer, der Umfang ihrer Verantwortlichkeit und ihr persönliches Verhalten, die Höhe und Art des Entgelts (vergl. Wengler, Kranken-Versicherungsgesetz S. 74; v. Woedtke, Kranken-Versicherungsgesetz 5. Aufl. S. 324ff. Anm. 3; D. Jur.-Ztg. 1896 S. 490; Entsch. d. RGer. i. Strs. XXVII S. 85). Der Beklagte E. hat als Unternehmer zu festem Preis gesteigert, ist dem Kreise allein verantwortlich, auch in Bezug auf die Sicherheit der Arbeiter allein verpflichtet. Er war hiernach Arbeitgeber und anmeldepflichtig, einerlei ob der Kreis bei der Ortskrankenkasse als Arbeitgeber angezeigt war. Der Kreis A., der zur Zahlung an die Krankenkasse genöthigt war, hat aus seiner Geschäftsführung Anspruch gegen E. auf Erstattung des Gezahlten.

Nr. 133. Entsch. des Hanseatischen Oberlandesgerichts Hamburg.

4. Civil-Senat. Vom 14. Januar 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. II (1901). Heft 11. Nr. 53. S. 350.)

§ 1. Haftpflichtgesetz. Einwand des eigenen Verschuldens beim Zusammenstoss eines Radfahrers mit einer Strassenbahn.

Eine eigene Schuld des Klägers kann das Gericht mit der Beklagten nicht darin finden, dass Kläger sich am Tage des Unfalls, obwohl feuchtes nebeliges Wetter herrschte, das Strassenpflaster infolgedessen schlüpfrig und ein Unfall mit dem Rade dadurch erleichtert war, seines Rades auf seinen Geschäftstouren bedient hat, denn das Zweirad ist derartig ein allgemeines und notwendiges Verkehrsmittel geworden, dass der Gebrauch desselben bei wenig günstigen Witterungsverhältnissen nicht ohne weiteres ein Verschulden bedingt. Ein solches würde nur dann angenommen werden können, wenn der Kläger besondere, durch das Wetter gebotene Vorsichtsmassregeln ausser acht gelassen hätte. Dafür, dass dieses geschehen ist, liegt aber nichts vor.

Beklagte hat ferner ausgeführt, dass den Kläger ein Verschulden treffe, weil er dem § 11 der Bremer Verordnung betr. den Fahrradverkehr vom 21. Dezember 1898 zuwider die linke Seite der Fahrstrasse benutzt habe, obwohl die rechte Seite von Wagenverkehr und sonstigen Hindernissen völlig frei gewesen sei. Diese Polizeiverordnung kann nun für den vorliegenden Fall allerdings nicht in Betracht kommen, da derselbe sich schon am 12. November 1898, also vor deren Erlass ereignet hat, dagegen erscheint von Bedeutung der § 11 der Verordnung der Polizeidirektion und des Landherrn, betr. den Fahrradverkehr in der Stadt Bremen und dem bremischen Landgebiet, vom 26. Mai 1898, welche am 1. Juli 1898 in Kraft getreten ist und zur Zeit des Unfalles Geltung hatte. Diesen Paragraphen, welcher vorschreibt, dass Radfahrer, wenn nicht örtliche Hindernisse entgegenstehen, die rechte Seite der Fahrstrasse innehalten müssen, würde Kläger verletzt haben, wenn, wie Beklagte behauptet, die rechte Strassenseite frei von Hindernissen gewesen ist. Diese Thatsache erscheint dem Gericht durch die vernommenen Zeugen erwiesen.

Dass Kläger der Polizeiverordnung zuwider die linke Seite der Strasse benutzt hat, steht fest. Hierin würde indessen nicht ohne weiteres ein Verschulden seinerseits an dem Unfalle zu finden sein, es muss hinzukommen, dass diese Zuwiderhandlung ursächlich für den Unfall geworden ist, und dass der Kläger bei Anwendung der gebotenen Sorgfalt und Vorsicht den eingetretenen Erfolg als eine mögliche Folge seiner Handlung hätte voraussehen müssen. Die eine wie die andere Voraussetzung hält das Gericht für gegeben.

Nr. 134. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 17. Januar 1901.

(Just.-M.-V.-Bl. 1901. Nr. 360.)

Bei dem Frachtgeschäfte hat auch der Absender die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu prästiren. Bei Aufgabe einer Sendung mit dem Frachtbriefvermerk „franco" hat daher auch der Absender selbst für die Erfüllung der hieraus resultirenden Verpflichtung Sorge zu tragen.

Entscheidend ist, dass die den Gegenstand der Klage bildende, der Ziffer nach unbestrittene Frachtgebühr weder von dem Beklagten als Absender bei der Aufgabe beglichen, noch von dem Empfänger bei der Ausfolgung des Gutes eingehoben worden ist; denn die bei der Abgabe des Gutes vorgenommene Einhebung der Gebühr wurde mit Rücksicht auf den Inhalt des Frachtbriefes (Art. 410 H.-G.) sofort stornirt.

Hierdurch blieb der Versuch der Versandtstation, die Frachtgebühren trotz des entgegenstehenden Vermerkes auf dem Frachtbriefe

von dem Empfänger einzuziehen, ohne Erfolg, und wurde die Verfrachtung der Sendung seitens der Eisenbahn ohne jegliches Entgelt durchgeführt.

Da aber nach Art. 391 H.-G. der Frachtbrief als Beweis über den Inhalt des zwischen dem Frachtführer und dem Absender geschlossenen Vertrages zu dienen hat, so sind die Bestimmungen des Frachtbriefes wie für die Ausfolgung des Frachtgutes an den Empfänger, ebenso auch für den Absender bindend.

Was der Ausdruck „franco“ zu bedeuten hat, ist zwischen den Parteien nicht streitig; für den aus dem Gebrauche dieser Bezeichnung der Eisenbahn entstandenen Schaden ist folgerichtig auch der Beklagte als Absender verantwortlich; denn auch der Absender hat bei dem Frachtgeschäfte nach Art. 282 H.-G. die Sorgfalt eines ordentlichen Kaufmannes zu prästiren, und entspricht es derselben nicht, sich des Vermerkes „franco“ zu bedienen, ohne für die Erfüllung der hieraus resultirenden Verpflichtung Sorge zu tragen. Der Absender hat somit für den durch sein Verhalten dem Frachtführer zugegangenen Schaden, welcher ziffermässig mit der Frachtgebühr zusammenfällt, aufzukommen.

Damit im Einklange steht die Bestimmung des Artikels 12 des Uebereinkommens über den internationalen Eisenbahn-Frachtverkehr, wonach im Falle von unterlaufenen Unrichtigkeiten oder Rechnungsfehlern bei Festsetzung der Frachtgelder und Gebühren das zu wenig Geforderte nachgezahlt und das zu viel Erhobene erstattet werden muss.

Dass der Beklagte der Eisenbahn die Fracht bezahlt habe, behauptet er selbst nicht; die Einsendung des diesfallsigen Betrages an einen Anderen fällt aber, ganz abgesehen von dem Inhalte der bezüglichen Erklärung des Empfängers, ausser Betracht.

Nr. 135. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 30. Januar 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 12. S. 416.)

Die einem nach dem Gesetze vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, und dem Gesetze vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, versicherten Eisenbahnbediensteten gebührende Unfallsrente umfasst die gesammte Vergütung des ihm durch den Betriebsunfall zugefügten Schadens. Ein weitergehender Schadenersatzanspruch im Sinne der §§ 1325—1327 a. b. G.-B., insbesondere ein Anspruch auf Schmerzengeld steht ihm daher, abgesehen von der im Art. VII, Abs. 4, des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, bestimmten Ausnahme nicht zu.

Die Revision des Klägers stützt sich auf § 503, Z. 4 und 2, C.-P.-O. und wird die unrichtige rechtliche Beurtheilung der Sache darin gefunden, dass das Berufungsgericht von der Annahme ausging,

dass das Gesetz vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, die ganze Ersatzpflicht regle, und das Gesetz vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27 hier keine Anwendung finde.

Infolge dieser Rechtsanschauung seien die zur Beurtheilung des Schmerzengeldanspruches angebotenen Beweise abgelehnt worden, worin ein Mangel des Verfahrens im Sinne der Z. 2 des § 503 C.-P.-O. gelegen sei. Die beiden geltend gemachten Revisionsgründe treffen aber nicht zu; denn die Rechtsanschauung des Berufungsgerichtes ist in beiden vorausgeführten Punkten eine richtige und dem Gesetz entsprechende, wie sich dies aus den von beiden unteren Gerichten in dieser Richtung angeführten Gründen und im Hinblick auf die Bestimmungen des Art. VII des Gesetzes vom 20. Juli 1894, R.-G.-Bl. Nr. 168, sowie auf die §§ 1, 5 und 46 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, ergibt, wobei mit Bezug auf die Revisionsausführungen nur noch bemerkt werden muss, dass der Umfang der Versicherung, welche in der Rente ihren Ausdruck findet, nach den §§ 1 und 5 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 den ganzen durch den Unfall im Betriebe dem Beschädigten zugefügten Schaden und nicht nur eine Entschädigung für den Verdienstentgang umfasst, und dass weitergehende Schadenersatzansprüche im Sinne der §§ 1325 bis 1327 a. b. G.-B., also auch ein Anspruch auf Zahlung eines Schmerzengeldes wegen der körperlichen Beschädigung nach § 46 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 von dem Versicherten gegen den Betriebsunternehmer nur dann erhoben werden können, wenn der Betriebsunfall von einer der im § 45, Abs. 1 und 2, bezeichneten Personen vorsätzlich herbeigeführt wurde, was im vorliegenden Falle vom Kläger gar nicht behauptet wird.

Nr. 136. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 5. Februar 1901.

Haftpfl.-Ges. vom 5. März 1869. Unter „Ereignung im Verkehre“ sind auch Ereignisse zu verstehen, welche die im nothwendigen Zusammenhange mit dem Bahnbetriebe stehenden Anlagen etc. z. B. Zugschranken bei Wegeübergängen betreffen. Der Unfall braucht nicht eine unmittelbare Folge der Ereignung zu sein, die Aufstellung eines Wächters kann eine unbrauchbar gewordene Zugschranke nicht ersetzen.

Nach Ansicht des Berufungsgerichtes fällt der vorliegende Fall unter die Sanction des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, denn aus dem Thatbestande ergibt sich zunächst, dass eine Ereignung im Verkehre einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn im Sinne des § 1 dieses Gesetzes vorliegt. Die eigenthümliche Bedeutung der Worte „Ereignung im Verkehre“ in ihrem Zusammenhange und die klare aus

der ratio legis hervorleuchtende Absicht des Gesetzgebers, lassen keinen Zweifel darüber aufkommen, dass unter „Ereignung im Verkehre“ nicht blos solche Geschehnisse zu verstehen sind, welche unmittelbar durch die Bewegung der Fahrbetriebsmittel verursacht werden, sondern dass darin auch Geschehnisse an den mit dem Eisenbahnverkehre in nothwendigem Zusammenhange stehenden Anlagen und Vorkehrungen inbegriffen sind. Auch die Spruchpraxis der österreichischen Gerichte hat sich dieser Anschauung fast durchgehends angeschlossen.

Zu solchen Anlagen und Vorkehrungen müssen aber ganz besonders auch die Zugschranken bei Wegübergängen gerechnet werden. Dieselben bezwecken, das Eindringen der die Strassen benützenden Personen und Thiere auf den Bahnkörper zur Zeit des Zugsverkehres zu verhindern und die Schienenwege für den ungestörten Lauf der Züge freizuhalten, um sowohl die auf den Strassen, als auch die in den Bahnzügen befindlichen Personen und Güter, wie die Züge selbst vor den mit Collisionen verbundenen grossen Gefahren zu schützen. Sie sind auf diese Weise ein nothwendiges Requisit eines gesicherten Verkehres und schreibt der § 41 der Eisenbahn-Betriebsordnung ihre Errichtung kategorisch vor. Das entgegen der weiteren Vorschrift dieser Gesetzesstelle, dass die Schranken mindestens fünf Minuten vor Eintreffen des Zuges zu schliessen sind, im vorliegenden Falle nicht erfolgte Schliessen der Zugschranken vor und während des Passirens des Personenzuges stellt sich mithin als eine Ereignung im Verkehre gemäss § 1 des Haftpflichtgesetzes dar.

Nach § 1 des Haftpflichtgesetzes haftet die Eisenbahnunternehmung für körperliche Verletzung oder Tödtung eines Menschen, welche durch eine Ereignung im Verkehre herbeigeführt wird, mithin in allen Fällen, in welchen Ereignung und Unfall im Verhältnisse von Ursache und Wirkung zu einander stehen. Eine Einschränkung auf Fälle unmittelbarer Wirkung enthält diese Gesetzesstelle ihrem Wortlaute nach nicht, und wo das Gesetz nicht unterscheidet, soll es auch der Richter nicht. Auch die Tendenz des Gesetzes, welche dahin geht, Leib und Leben der Menschen vor den grossen Gefahren, welche mit dem Betriebe von Dampfbahnen verbunden sind, zu schützen, nöthigt dazu, eine derart einschränkende Auslegung, wie sie der erste Richter angewendet hat, zu vermeiden. Im vorliegenden Falle hat das Offenlassen der Schranken den Unfall des Klägers zur Folge gehabt, hat ihn herbeigeführt und es streitet demnach die Vermuthung dafür, dass die Ereignung durch ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung eingetreten ist.

Nach § 17 der Eisenbahn-Betriebsordnung sind die Eisenbahnunter-

nehmungen verpflichtet, alle Mittel, welche Erfahrung und Wissenschaft an die Hand geben, bei dem Betriebe anzuwenden, um Unglücksfälle zu verhüten und denselben vorzubeugen. Die im vorliegenden Falle von der Bahnverwaltung ergriffene Massregel, nur den unbrauchbar gewordenen Zugschranken zu ersetzen, erweist sich aber als vollkommen unzureichend. Gerade der vorliegende Fall lehrt evident, dass dieselbe nicht imstande war, das Gespann, welches der Kläger benützte, im kritischen Augenblicke des Herannahens eines Personenzuges von dem Betreten der Geleise abzuhalten, wodurch nicht nur die Integrität der auf dem Gespanne befindlichen Personen, sondern auch der Personenzug mit den darauf Befindlichen in Gefahr gebracht wurden. War aber der Wächter nicht einmal imstande, ein Gespann vom Betreten des Geleises abzuhalten, so muss die Unzulänglichkeit dieser Massregel noch mehr in die Augen springen, wenn die Möglichkeit ins Auge gefasst wird, dass von beiden Seiten Fussgänger oder Gespanne oder dass Viehherden der Wegübersetzung zustreben.

Wenn die durch Reissen des Leitungsdrahtes hervorgerufene Unbrauchbarkeit der Zugschranken nicht sofort und vor dem Eintreffen der Eisenbahnzüge behoben werden konnte, war es die Pflicht der Bahnverwaltung, eine derartige Vorkehrung zu treffen, welche das Ueberschreiten der Geleise in möglichst gleich wirksamer Weise zu verhindern geeignet war, wie die Schranken selbst.

Es ist der Beklagten aber auch nicht gelungen, ein Verschulden des Kutschers Franz W. nachzuweisen. Es ist nicht dargethan, dass ihm bekannt war, dass die Zugschranken nicht geschlossen werden können. Bei geöffnetem Schranken musste Franz W. das Ueberfahren für gestattet halten. Um von einem Verschulden des Kutschers reden zu können, müsste mindestens nachgewiesen sein, dass er das Winken gesehen, das Rufen gehört und verstanden habe. Ein solcher Beweis ist aber nicht erbracht worden.

Nr. 137. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 12. Februar 1901.

(Beilage z. Just.-M.-V.-Bl. 1901. Nr. 378.)

Der Entschädigungsanspruch, welcher einer Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt gemäss des zweiten Absatzes des § 47 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, gegen die im ersten Absatze dieser Gesetzesstelle genannten Personen zusteht, berechtigt die Versicherungsanstalt nicht, als Ersatz für die an den Verletzten zu entrichtende Rente im Sinne des § 45, Abs. 3, dieses Gesetzes, deren Capitalswerth zu fordern.

Die Revision macht den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. geltend, weil der klagenden Unfallversicherungsanstalt als Ersatz für

die Rente nicht deren Capitalswerth, sondern nur die Rente allein zugesprochen wurde. Es spricht wohl § 45 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1888, in seinem dritten Absatze aus, dass als Ersatz für die Rente in den daselbst im Absatze 1 und 2 bezeichneten Fällen die Versicherungsanstalt den Capitalswerth fordern kann, welcher nach den für die Gebarung der Versicherungsanstalt geltenden Grundlagen zu berechnen ist.

Dieses Recht ist der Versicherungsanstalt aber nicht in allen Fällen, sondern nur in den in diesem Paragraphen besonders bezeichneten Fällen eingeräumt. Die Voraussetzungen des erwähnten Anspruches sind, wie aus den §§ 1, 5, 6, 7, 11 und 45 citirten Gesetzes hervorgeht, folgende:

1. Dass dem versicherten Verletzten der Unfall in dem versicherungpflichtigen Betriebe zugestossen ist, in welchem er selbst angestellt war, und

2. dass der Betriebsunternehmer selbst, oder bei juristischen Personen die im zweiten Absatze des § 45 citirten Gesetzes genannten Personen den Unfall vorsätzlich oder durch grobes Verschulden herbeigeführt haben.

Diese Voraussetzungen treffen aber im gegebenen Falle nicht zu, weil der Verletzte nicht ein Arbeiter der beklagten Eisenbahnunternehmung war und der Unfall durch das Verschulden eines Eisenbahnbediensteten herbeigeführt wurde.

Die klagende Arbeiter-Unfallversicherungsanstalt kann demnach ihren Anspruch nur auf den § 47 des Unfallversicherungsgesetzes stützen und in diesem Falle kommen lediglich die bestehenden gesetzlichen Bestimmungen, nämlich die §§ 1323 bis 1325 a. b. G.-B. zur Anwendung. Diesen Bestimmungen entspricht das angefochtene Urtheil vollkommen, weil es der klägerischen Anstalt nicht nur die an den Verletzten bereits ausgezahlten, sondern auch die in Hinkunft auszuzahlenden Rentenbeträge zuerkannt hat.

Auf einen Capitalswerth hat die klägerische Anstalt im gegebenen Falle keinen Anspruch, weil die Bedingungen des § 45 des Unfallversicherungsgesetzes nicht vorliegen und ein solcher Anspruch durch die sonstigen gesetzlichen Bestimmungen umsoweniger begründet ist, als in dem Capitalswerthe, welcher nach den für die Versicherungsanstalt geltenden Normen zu erheben ist, auch Beiträge zum Reservefonds und Spesen der Verwaltung mitenthalten sind, zu deren Entrichtung die Eisenbahnunternehmung als eine ausserhalb des Versicherungsverhältnisses stehende dritte Person nicht verpflichtet ist.

Nr. 138. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
3. Straf-Senat. Vom 14. März 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 53/57. S. 449. Ziff. 46.)

R.-Str.-Ges.-Buch § 267. Urkundenfälschung bei der Quittungsleistung über Lohnzahlungen an Eisenbahnarbeiter.

Nach der einleitenden Darstellung des angefochtenen Urtheils fand, nachdem die Lohnlisten von der Direktion der L.—B.'er Eisenbahn geprüft und mit Zahlungsanweisung dem Bahnhofsvorsteher in B. übersandt waren, durch diesen alle zwei Wochen eine Lohnzahlung an die Arbeiter in Gegenwart des sie legitimirenden Bahnmeisters statt, und die wenigen durch nothwendige Dienstgeschäfte verhinderten Arbeiter sollten sobald als möglich in Begleitung des Bahnmeisters auf der Station erscheinen, um dort ihren Lohn in Empfang zu nehmen. Damit ist genügend festgestellt, dass nach der bestehenden Vorschrift die Arbeiter ihren Lohn persönlich in Empfang zu nehmen hatten. Freilich ist nicht anzunehmen, dass dadurch eine Empfangnahme durch einen legitimirten Vertreter ausgeschlossen war. Aus der weiteren Feststellung, dass die erwähnte Vorschrift nicht streng beobachtet wurde, vielmehr thatsächlich der Mitangeklagte, Vorarbeiter M., das Geld für die am Erscheinen verhinderten Arbeiter in Empfang nahm und durch Einsetzung ihres Namens in die betreffende Spalte der Lohnlisten darüber quittirte, um dann den Arbeitern den Lohn auszuhändigen, kann der Schluss gezogen werden, dass nach der Annahme des Gerichts auch der Arbeiter S. den genannten Mitangeklagten ermächtigt hatte, in seinem Namen den verdienten Lohn in Empfang zu nehmen und mit seinem Namen darüber zu quittiren. Daraus folgt aber nicht, dass sich die Ermächtigung auch auf nicht verdienten Lohn bezog, über den etwa eine besondere Quittung auszustellen war, sodann ebenso wenig, dass sie sich auf Beträge bezog, die theils verdient, theils nicht verdient waren und über welche eine einzige Quittung zu leisten war. Das Gegentheil ist der Fall. Richtig ist die Ausführung der Revision, dass die Quittungen nicht theils echt, theils falsch sein können. Unrichtig ist aber ihre Meinung, dass weil M. über je etwa 1,90 Mark als den wirklich verdienten Lohn mit dem Namen S. hätte quittiren dürfen, die Quittungen echte seien Sie sind vielmehr in vollem Umfange fälschlich angefertigt, weil M. von der Ermächtigung zur Quittirung über je 1,90 Mark keinen Gebrauch gemacht, vielmehr ohne Vollmacht über die weit höheren Beträge von 24,10 Mark, 22,20 Mark, 23,91 Mark, 26 Mark und 19,16 Mark mit fremdem Namen quittirt hat.

Nr. 139. Entsch. des Amtsgerichts Mülhausen.
Vom 15. März 1901.

(Zeitschr. f. Deutsch. Bürg. Recht etc. XXXII. Heft 9. S. 547.)

Internat. Uebereink. Art. 31 Ziff. I. Bei Verladung auf offenen Wagen haftet die Eisenbahn nicht für Gewichtsverlust, welcher durch Diebstahl entstehen konnte.

Die Höhe des festgestellten, zwischen Abgang und Ankunft der Waare eingetretenen Gewichtsverlustes lässt die Annahme nicht zu, dass derselbe lediglich auf einem Wiegefehler beruht. Die allgemeine Haftpflicht der Eisenbahn für Verluste, welche Art. 30 des hier massgeblichen Internat. Uebereinkommens über den Eisenbahnfrachtverkehr aufstellt, ist durch den hier vorliegenden Art. 31 Ziffer 1 wesentlich beschränkt. Danach haftet die Bahn bei Beförderung in offen gebauten Wagen nicht für denjenigen Verlust, welcher durch diese Beförderungsart entsteht, wofern er überhaupt aus derselben entstehen kann und nicht nachgewiesen wird, dass er in dem vorliegenden Falle daraus nicht entstehen konnte. Eine Aufzählung derjenigen Gefahren, welche durch die Beförderung in offenen Wagen entstehen können, ist nicht möglich; in erster Linie gehören hierher die schädlichen Folgen der Witterungseinflüsse, sodann aber auch die Einwirkungen anderer Menschen, insbesondere Diebstahl. Vgl. Reichsoberhandelsger. 18. XII. 75 (Entsch. XIX, 134); Könige, H.G.B. S. 279; Eger, Verkehrsordn. S. 444 und die hier angeführten Entscheidungen. Die Möglichkeit des Diebstahls ist nach der Sachlage hier nicht ausgeschlossen, wird von der Klägerin vielmehr ausdrücklich zugegeben. Es liegt demnach ein Grund für den Haftungsausschluss der Bahn vor, da ein Beweis für ein Verschulden derselben an dem Verluste nicht erbracht ist. Weiterer Untersuchung des eigentlichen Verlustgrundes bedarf es nach dem Stande der Gesetzgebung nicht.

Nr. 140. Entsch. des Oberlandesgerichts Frankfurt a. M.
Vom 15. März 1901.

(Frankf. Rundschau 1901. S. 85.)

D. H.G.B. § 436. Verpflichtung des Ladescheinbesitzers zur Zahlung der Frachtkosten.

Der Besitzer des Ladescheins wird zwar nicht aus dem Ladeschein, aber als Empfänger auf Grund des Gesetzes zur Zahlung der Frachtkosten verpflichtet. Welches Rechtsverhältniss dabei zwischen dem legitimirten Besitzer des Ladescheins und seinen Vormännern besteht, und ob der Besitzer des Ladescheins das Gut für eigene oder fremde Rechnung in Empfang nimmt, berührt den Frachtführer nicht; anders würde die Sache nur liegen, wenn der Besitzer des Ladescheins nicht nur für Rechnung, sondern auch im Namen eines Dritten gehandelt hätte.

Nr. 141. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 23. März 1901.

(Allgem. Tar.-Anz. XXI (1902). Nr. 4. S. 62.)

Die Benachrichtigung des Empfängers von der Ankunft des Gutes bildet, soferne die Voraussetzungen für die Unterlassung der Benachrichtigung nicht zutreffen, eine selbständige Verpflichtung der Bahn neben der zur Einhaltung der Lieferfrist. Eine ungewöhnlich lange Verzögerung in der Avisirung des Empfängers muss nicht an und für sich eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn begründen.

Dass die Avisirung erst nach drei Tagen erfolgte, genügt nicht, um auf eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn zu schliessen. Das Unterbleiben der Avisirung ist eine Folge von Vorgängen, welche von den Parteien gar nicht oder nicht mit voller Bestimmtheit dem Gerichte vorgeführt werden konnten. Diese Vorgänge, welche die Ursache der Verzögerung sind, würden allein den Massstab dafür bieten, um zu beurtheilen, welches Verschulden der Bahn zur Last fällt. Dass die Verzögerung eine längerdauernde war, lässt noch nicht auf den Grad des Verschuldens schliessen, denn es kann durch ein minimales Verschulden eine sehr lange Verzögerung und durch Arglist oder grobes Verschulden gar keine oder nur eine geringfügige Verzögerung eintreten. Während nun gemäss § 68 (2) und § 86 Betr.-Regl. ein Verschulden der Bahn solange angenommen werden muss, als die Bahn nicht beweist, dass aussergewöhnliche Verhältnisse eine längere Frist unvermeidlich machten, beziehungsweise dass die Verspätung von einem Ereignisse herrührt, welches sie weder herbeigeführt hat noch abzuwenden vermochte, so wird im § 90, Z. 1, welche Bestimmung im § 91 Betr.-Regl. bezogen ist, der Beweis, dass ein Schaden durch Arglist oder grobe Fahrlässigkeit der Eisenbahn herbeigeführt ist, dem Schadenersatzansprecher auferlegt. Diesen Beweis hat der Kläger vorliegend nicht beigebracht. Eine grobe Fahrlässigkeit kann vorliegend nach den dem Gerichte vorgeführten Thatsachen nicht angenommen werden, da es allgemein bekannt ist, dass vor und während der Weihnachtsfeiertage in den Stationen der grösseren Städte eine Güterstauung stattfindet, infolge deren es leicht möglich ist, dass eine einzelne Sendung ausser Evidenz geräth. Ist eine Sendung ausser Evidenz gerathen, so liegt ein Verschulden der Bahn vor, welche nicht die genügende Sorgfalt verwendet hat, nicht aber eine grobe Fahrlässigkeit. Es muss bei Beurtheilung der Frage, ob ein Verschulden ein grobes ist, in Erwägung gezogen werden, „dass die eigenthümliche Natur des Eisenbahnbetriebes gewisse, an sich nicht leicht entschuldbare Versehen weniger schwer erscheinen lässt, dass insbesondere die Menge der zu befördernden Güter und die Raschheit des Transportes eine minutiöse Sorgfalt ausschliesst". (Gerstner, S. 389.)

Da also ein grobes Verschulden der Eisenbahn an der verspäteten Avisirung nicht dargethan ist, so erscheint nach dem bereits Gesagten der Schadenersatzanspruch des Klägers gemäss § 91 (1) Betr.-Regl. verjährt.

Nr. 142. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 28. März 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 122. S. 4645.)

Eine durch eigene gröbliche Unachtsamkeit hervorgerufene Verletzung eines Passagiers (Einklemmung eines Fingers durch das Zufallen einer Waggonthür) schliesst die Entschädigungspflicht der Eisenbahn aus.

Die Revision ist begründet aus dem geltend gemachten Revisionsgrunde nach § 503, Ziff. 4 C.-P.-O., weil es der Beklagten im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, Nr. 27 R.-G.-Bl., gelungen ist, nachzuweisen, dass die Beschädigte an dem ihr zugestossenen Unfalle ganz allein Schuld trägt. Wenn nämlich angesichts der nicht sehr klaren Feststellungen über den Hergang auch der der Beschädigten günstigste (nämlich ihrer eigenen Darstellung entnommene) Fall angenommen wird, dass, während dieselbe im Begriffe war, mit der rechten Hand die auf die Plattform führende Waggonthür zu schliessen und hiebei ihre linke Hand an die Linie hielt, wo die Thür in den Angeln sich dreht, die Waggonthür „zugefallen" und der Daumen der linken Hand der Beschädigten am obersten Gliede eingeklemmt worden sei, so ist es klar, dass die Beschädigte den Unfall lediglich ihrer eigenen Unvorsichtigkeit zuzuschreiben hat. Ganz unentscheidend ist hiebei, ob die Bahnverwaltung die Verpflichtung hat, auch bei Plateauwagen deren auf die Plattformen führende, lediglich eingeklinkte Thüren in den Haltestellen durch ihr Personal öffnen und schliessen zu lassen. Für die Beschädigte lag nicht die geringste Veranlassung vor, aufzustehen, um die von einem eben ausgestiegenen Passagier offen gelassene Thür in dem Momente zu schliessen, als der Zug sich eben wieder in Bewegung setzte, zumal der Conducteur zu diesem Zwecke ohnehin schon in der Nähe war. Wenn aber schon die Beschädigte dieser nach ihrer Ansicht dem Conducteur obliegenden Hantirung sich unterzog, so durfte sie die Hand nicht an die innere Thürkante anhalten, zumal zu einem Anhalten mit der freien Hand festgestelltermassen überhaupt kein Anlass war. Schon bei der allergewöhnlichsten, nach § 1297 a. b. G.-B. auch von der Beschädigten zu fordernden Aufmerksamkeit hätte dieselbe erkennen müssen, dass sie Gefahr laufe, mit der linken Hand eingeklemmt zu werden, sei es, indem sie selbst die Thür schloss (in welchem Falle sie sich überhaupt die Verletzung selbst zugefügt hätte), sei es, dass die Thür aus einem anderen Grunde zufiel. Die Interven-

tion oder Nichtintervention des Conducteurs steht ausser allem Causalzusammenhange mit der Verletzung, letztere wäre auch erfolgt, wenn der Conducteur bei der von der Beschädigten eingenommenen Stellung von aussen die Thür geschlossen hätte. Auch im letzteren Falle wäre die Beschädigte selbst schuldtragend gewesen, weil der Conducteur eine so gröbliche Unachtsamkeit eines Passagiers vorauszusehen nicht verpflichtet werden kann.

Nr. 143. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 2. April 1901[1]).

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 46/50. S. 412. Ziff. 42.)

Preuss. Enteign.-Ges. §§ 1, 8, 10, 31 lassen erkennen, dass, wenn auch der Eigenthümer in der Regel in dem objektiven Werthe die ihm gebührende vollständige Entschädigung findet, doch auch die Entschädigung nach dem individuellen Werthe dem Prinzipe des Gesetzes entspreche.

Unter dem individuellen Werthe versteht der B.R. denjenigen, welchen das Grundstück in seiner bisherigen Benutzungsart oder in der mit Sicherheit für die Folgezeit bestimmten gerade für den zeitigen Eigenthümer hat. Als erstattungsfähig betrachtet er denselben mit der im § 10 des Gesetzes vorgesehenen Einschränkung, dass nur der Werth eines gleichliegenden und gleichgearteten Grundstücks zu ersetzen ist, und mit der ferneren, dass Nachtheile rein persönlicher Natur ausser Betracht bleiben. Dass die Erstattung des individuellen Werthes verlangt werden kann, ist in der Rechtsprechung des R.G. anerkannt[1]), vergl. z. B. Entsch. Bd. 5 S. 248, Bd. 32 S. 298. In der zuletzt genannten Entscheidung ist u. A. ausgeführt, zwar sei behufs Ermittelung des vollen Werthes zunächst der objektive, d. h. der dem Grundstück an und für sich beiwohnende, durch seine Benutzungsfähigkeit bedingte Werth festzustellen und es werde in diesem reichlich zu bemessenden Werthe der Eigenthümer in der Regel die ihm gebührende vollständige Entschädigung finden; treffe dies aber in einem gegebenen Falle nicht zu, so würde es eine Verletzung des im § 1 des Enteignungsgesetzes an die Spitze gestellten Prinzipes sein, wenn man dem Eigenthümer den Ersatz der durch den gemeinen Werth des Grundstücks nicht gedeckten Nachtheile versagen wollte, welche ihm aus der Entziehung seines Eigenthums erwachsen, diesem Prinzipe werde vollständig nur Rechnung ge-

---

[1]) Die Annahme, es sei in der Rechtsprechung des Reichsgerichts die Erstattung des individuellen Werthes „anerkannt", ist unrichtig. Die Praxis des Reichsgerichts ist vielmehr in dieser Frage in hohem Grade schwankend und widerspruchsvoll. Die Theorie ist fast durchweg gegen die Erstattung nach dem individuellen Werthe als unvereinbar mit den Prinzipien des Gesetzes (s. Eger, Komm. z. Ent.-Ges. 2. Aufl. Bd. I S. 130—138).

tragen, wenn der Eigenthümer den Werth erhalte, welchen, abgesehen von dem sogenannten Affektionswerthe, das enteignete Grundstück für ihn hatte; das Prinzip der vollständigen Entschädigung nöthige dazu, bei Bemessung des vollen Werthes alle vermögensrechtlichen Vortheile zu berücksichtigen, die dem Eigenthümer aus dem Besitze und der Benutzung des Grundstücks erwachsen und durch die Enteignung entzogen werden, der Vermögensstand des Eigenthümers solle nach dieser kein schlechterer werden, als er vorher war. — Als ein Ausfluss des Prinzips charakterisirt sich auch die Bestimmung in Abs. 2 des § 8 über die Erstattung des Mehrwerths, welcher auf dem Zusammenhange der enteigneten Fläche mit dem übrigen Grundbesitze des Eigenthümers beruht. Auch die Bestimmung in § 31 über die erst nachträglich zur Erscheinung gelangenden nachtheiligen Folgen der Enteignung lässt das Prinzip des Gesetzes erkennen.

Nr. 144. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 15. April 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 1. S. 206.)

Begrifflich kann als Gebäude im Sinne des Fluchtliniengesetzes vom 2. Juli 1875 ein Lagerschuppen ohne festes Dach nicht gelten.

Der Vorderrichter legt zutreffend dar, dass eine Abgrenzung des Begriffs des „Gebäudes“ weder in dem Gesetze vom 2. Juli 1875 noch in dem Ortsstatute vom 28. Juni 1892 getroffen ist. Indem er sodann zur Gewinnung der Begriffsmerkmale von der gewöhnlichen Anschauungsweise und dem allgemeinen Sprachgebrauche ausgeht, erwägt er, dass das Balkengerüst des an drei Seiten mit Bretterwänden geschlossenen Schuppens auf in den Erdboden eingegrabenen Eisenbahnschwellen und Pfosten ruhe und an diesen befestigt sei, sodass man von einer festen Verbindung des Schuppenaufbaues mit dem Grund und Boden sprechen könne; auch zieht er in Betracht, dass über den Wänden des auch im Innern durch hölzerne Zwischenwände abgetheilten Schuppens sowohl Längs- als Querhölzer angebracht sind, auf welchen das den oberen Abschluss bildende, den Schuppen überspannende, an den Seitenwänden durch Schnüre befestigte Segel- (Plan-) Tuch ruht. Bei dieser Konstruktion des Schuppens vermisst der Vorderrichter das Vorhandensein einer „mit dem Bauwerke fest verbundenen Bedachung“ und damit „eines nothwendigen Kennzeichens des Gebäudes“, indem er darauf verweist, dass das ganze Bauwerk ungeachtet seiner Länge von einigen 20 m und einer Tiefe von etwa 6 m nach oben hin nur mittelst jenes Plantuches abgeschlossen werde, welches jederzeit durch Lösung der Schnüre mit Leichtigkeit abgenommen werden könne und thatsächlich des öfteren

ganz oder theilweise zurückgeschlagen werde, um Luft und Sonne auf die unter ihm lagernden Vorräthe einwirken zu lassen.

Bei diesen Erwägungen und Feststellungen hat sich der Vorderrichter weder eines Rechtsirrthums noch eines wesentlichen Mangels des Verfahrens schuldig gemacht. Wenn die Revision darauf verweist, dass der Schuppen feste, mit dem Erdboden zusammenhängende Wände und ein Dach zum Schutze der Lagervorräthe habe, und im besonderen geltend macht, dass „ein Theil des Daches, nämlich die auf den Wänden befestigten Horizontalbalken, fest zusammenhängend und nicht abnehmbar sei", so ist darauf hinzuweisen, dass der Vorderrichter sowohl die Verbindung des Balkengerüstes mit dem Erdboden, wie jene obere Konstruktion ausdrücklich zum Gegenstande seiner Erwägungen gemacht hat. Machte sich aber der Bezirksausschuss dahin schlüssig, dass das Vorhandensein eines festen Daches gleichwohl — im Hinblick auf den durch das Plantuch geschaffenen oberen Abschluss des Bauwerks und im Hinblick auf die Art der Befestigung jenes Tuchs — nicht anzuerkennen sei, so bewegte er sich, bei Berücksichtigung sowohl des Unterbaues als der Dachkonstruktion als eines wesentlichen Bestandtheils eines Gebäudes, auf dem Gebiete der thatsächlichen Würdigung, deren freie Nachprüfung dem Revisionsrichter versagt ist.

Nr. 145. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 24. April 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 51/52. S. 431. Ziff. 22.)

Preuss. Enteign.-Ges. vom 11. Juni 1874, §§ 37, 45. Besitzt der Enteignende (Unternehmer) selbst ein Realrecht an dem enteigneten Grundstücke, so hindert die Thatsache, dass er das Eigenthum an demselben im Enteignungswege erworben hat, ihn nicht, sein Recht an der an Stelle des Grundstücks getretenen Geldsumme geltend zu machen.

Was die gegenwärtige Wirksamkeit jenes Realrechtes anlangt, so ist der B.R. der Ansicht, dass dessen Ausübung mit der Beantragung und Durchführung des Enteignungsverfahrens unvereinbar sei und dass daher jenes Recht dem durch die durchgeführte Enteignung neugeschaffenen Rechtsverhältniss gegenüber wirkungslos geworden sei. Das Revisionsgericht kann sich dieser Auffassung nicht anschliessen. Die Bekl. verlangt nicht von den Kl. nochmals Abtretung der Parzelle, welche sie bereits durch die Enteignung erlangt hat, sondern sie fordert kraft ihres Realrechts von den Kl. Ueberlassung dessen, was für diese in Gestalt der Entschädigung an die Stelle des Grundstücks getreten ist. § 45 Abs. 2 des Enteignungsgesetzes trifft ausdrücklich dahin Bestimmung, dass die im Enteignungsverfahren festgesetzte Entschädigung rücksichtlich aller Realansprüche an die Stelle des enteigneten

Gegenstandes tritt. Dass hierbei ein Unterschied nach Inhalt und Art der Realansprüche zu machen sei, insbesondere in Ansehung des gegenwärtig streitigen Rechtes, kann nicht zugegeben werden. Die Forderung der nochmaligen Abtretung des Grundstücks, welches der Fordernde bereits im Eigenthum hat, ist mit der Forderung der Abtretung des an die Stelle des Grundstücks getretenen Entgelts sachlich und rechtlich nicht gleichbedeutend, und es kann dem B.R. auch darin nicht beigepflichtet werden, dass die Sache im gegenwärtigen Falle ebenso zu beurtheilen sei, als wenn Jemand seine eigene, ihm bereits gehörige Sache kaufen wollte. Dies ist schon deswegen nicht richtig, weil in solchem Fall die Verbindlichkeit zur Verschaffung des Eigenthums an der Sache erst in dem Zeitpunkt begründet wird, in welchem der Käufer bereits deren Eigenthümer war, während im gegenwärtigen Falle die betreffende Verbindlichkeit bereits entstanden war, als der daraus Berechtigte auf anderem Wege das Eigenthum an der Sache erlangte. Soll überhaupt ein Vergleich gezogen werden, so könnte der vorliegende Fall höchstens etwa mit denjenigen Fällen in Parallele gestellt werden, — wobei selbstverständlich die Unterschiede keineswegs verkannt werden, — in welchen in ähnlicher Weise Jemand, dem ein Anspruch auf Ueberlassung des Eigenthums einer Sache zusteht, vor der Verwirklichung des Anspruchs den betreffenden Gegenstand auf anderem und zwar onerosem Wege erwirbt, wie beispielsweise in dem in § 379 Thl. I Tit. 12 A.L.R. behandelten Falle, in dem der Vermächtnissnehmer die vermachte Sache vor der Ausführung des Vermächtnisses, aber nach dem Tode des Erblassers erwirbt. Der B.R. hat in die Erörterung der Sache die in der Rechtsprechung und zwar auch in verschiedenen Urtheilen des R.G. vertretene Ansicht hineingezogen, nach welcher die Enteignung die rechtliche Natur eines erzwungenen Verkaufs und die zu zahlende Entschädigung die Natur des Kaufpreises haben soll. Es bedarf keines Eingehens auf diese Frage; denn sie ist für die Entscheidung ohne Belang. Es handelt sich gegenwärtig lediglich darum, ob die rechtliche Thatsache, dass die Bekl. im Wege der Enteignung das Eigenthum derjenigen Grundstücksflächen erworben hat, auf welche sich das eingetragene Realrecht der Bekl. bezieht, ein Hinderniss dafür bildet, dass die Bekl. nunmehr ihr Recht an der an die Stelle des Grundstücks getretenen Geldsumme geltend macht. Diese Frage muss verneint werden, mag das rechtliche Wesen der Enteignung sein, welches es will; auf keinen Fall steht jenes Begehren der Bekl. damit in Widerspruch.

Nr. 146. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 24. April 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 130. S. 2826.)

Die Anwendung blos einer der in der Handelsministerialverordnung vom I. November 1890, Z. 47.510, bezeichneten Publicationsarten genügt nicht zum Begriffe der „gehörigen" Veröffentlichung von Tarifen oder Aenderungen derselben im Sinne des § 7 B.-R.

Das Eisenbahn-Betriebsreglement vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, hat auf Grund der §§ 2 und 4 des Gesetzes vom 27. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 187, (betr. die Durchführung des internationalen Uebereinkommens über den Eisenbahn-Frachtenverkehr), die Wirkung eines Gesetzes.

Die Bemessung des Frachtlohnes durch richterliche Bestimmung gemäss § 1152 a. b. G.-B. ist im Frachtverkehre der Eisenbahnen ausgeschlossen.

Zunächst ist festzuhalten, dass nach § 7 des Eisenbahn-Betriebsreglements vom 10. December 1892, R.-G.-Bl. Nr. 207, welches mit Rücksicht auf die §§ 2 und 4 des Gesetzes vom 27. October 1892, R.-G.-Bl. Nr. 187, betreffend die Durchführung des Internationalen Uebereinkommens vom 14. October 1890, die Wirkung eines Gesetzes hat, die Berechnung der Transportpreise nach Massgabe der zu Recht bestehenden gehörig veröffentlichten Tarife erfolgt, und dass ausser den im Tarife angegebenen Frachtsätzen und Vergütungen für besondere im Tarife vorgesehene Leistungen nur baare Auslagen erhoben werden dürfen.

Daraus ergibt sich zweierlei: Zuerst, dass es unter der Voraussetzung der gehörigen Veröffentlichung des Tarifes nicht weiter darauf ankommt, ob der einzelne Contrahent, welcher der Bahn ein Frachtgut übergab, im Zeitpunkte des Vertragsabschlusses von dem Tarife Kenntniss hatte oder nicht, woraus aber auch zu folgern ist, dass umgekehrt unter der Voraussetzung der unterbliebenen gehörigen Veröffentlichung des Tarifes es ohne Belang ist, ob der Contrahent von der Einführung des neuen oder geänderten Tarifes wusste oder nicht;

sodann zweitens, dass die Berechnung des Frachtlohnes auf Grund richterlicher Bestimmung gemäss § 1152 a. b. G.-B. im Frachtverkehre der Eisenbahnen ausgeschlossen ist.

Die auf diese beiden Punkte sich beziehenden Ausführungen der Urtheilsgründe des Berufungsgerichtes sind demnach sachlich nicht richtig.

Die zweite Instanz war aber auch formell nicht befugt, den hierin gekennzeichneten Standpunkt einzunehmen. Denn sie urtheilte mangels eigener thatsächlicher Feststellungen auf Grund des vom ersten Richter festgestellten Sachverhaltes (§ 498 C.-P.-O.). Dieser aber hatte weder festgestellt, dass der Kläger von der in Nr. 5 des Verordnungsblattes für Eisenbahnen und Schiffahrt vom 14. Jänner 1899 erschienenen Kund-

machung der beklagten Bahn, betreffend die ab 16. Jänner 1899 zur Einführung gelangenden Zuschubgebühren, zur Zeit des Vertragsabschlusses Kenntniss hatte, noch die für die Beurtheilung der Angemessenheit der von der Beklagten eingehobenen Zuschubgebühren erforderlichen thatsächlichen Grundlagen ermittelt.

Es ist nun zu prüfen, was unter der „gehörigen Veröffentlichung" im Sinne des § 7 des Betriebsreglements zu verstehen sei.

Die Worte „ausserdem noch insbesondere" der Verordnung des Hand.-Minist. vom 1. November 1890, Z. 47510, gestatten keinen Zweifel, dass für die neu einzuführenden Tarife und bei Tarifänderungen sowohl die unter A., als auch die unter B. daselbst bezeichneten Veröffentlichungsarten platzzugreifen haben, wobei es für den gegenwärtigen Streitfall unerörtert bleiben kann, ob und inwieferne die unterbliebene Anwendung des einen oder anderen der unter 1 und 2 einerseits und unter 3 bis 6 andererseits angeführten Publicationsmittel die Annahme einer „gehörigen" Veröffentlichung zu verhindern geeignet wäre.

Nr. 147. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 26. April 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 60. S. 1849.)

Das Eisenbahnministerium ist als oberste Aufsichtsbehörde über den Eisenbahnbetrieb in der Lage, selbst zu beurtheilen, ob mit Rücksicht auf die ihm amtsbekannten bestehenden Betriebsverhältnisse einer Bahnstrecke von der Ausführung projectirter Erweiterungsbauten an den Anlagen derselben eine Steigerung der Betriebsintensität und daher eine Vermehrung der Verkehrsstörung auf einem im Bereiche dieser Erweiterungsbauten gelegenen Niveauübergange zu gewärtigen ist oder nicht; die Unterlassung bezüglicher Erhebungen begründet keinen Mangel des Verfahrens.

In der Gegenschrift des k. k. Eisenbahnministeriums wird ausführlich erläutert, dass die projectirten Veränderungen der Geleiseanlagen eine Vereinfachung und Beschleunigung der Verschiebungsmanipulationen im Gefolge haben werden und es ergibt sich das übrigens auch von selbst. Das Eisenbahnministerium stellt hier entschieden in Abrede, dass diese Veränderungen zu dem Zwecke getroffen werden sollen, um eine Erhöhung des Verkehres (insbesonders an Sonn- und Feiertagen) zu bewirken, und dass eine solche Erhöhung bei dem gegenwärtigen Bestande der Fahrgeleise auch nur im Bereiche der Möglichkeit liege, weil die Anzahl der an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Züge bereits ihr Maximum erreicht habe und eine Steigerung unter Zugrundelegung der bestehenden Vorschriften und im Interesse der Sicherheit nicht mehr möglich sei.

Diese Umstände müssen, wenn auch nicht als notorisch, so doch als der obersten Aufsichtsbehörde über den Eisenbahnbetrieb, das ist

dem k. k. Eisenbahnministerium, amtsbekannt angesehen werden. Eine Erhebung darüber, ob die projectirten Geleiseanlagen eine Vermehrung des Zugsverkehres zur Folge haben werden, war daher nicht erforderlich und stellt sich die Einwendung der Mangelhaftigkeit des Verfahrens in dieser Richtung als unbegründet dar. Uebrigens bleibt der Gemeinde unbenommen, wenn in der Folge sich aus der gegenständlichen neuen Anlage durch irgend welche Umstände im Bahnbetriebe eine grössere Steigerung des Eisenbahnverkehres ergeben sollte, mit ihrem Begehren neuerlich hervorzutreten.

Nr. 148. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 27. April 1901.

(Allg. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 48. S. 676.)

Kann eine für die Anwendung eines Ausnahmetarifes gesetzte Bedingung durch Verschulden der Bahn nicht erfüllt werden, so gilt die Bedingung als erfüllt.

Aus den Aussagen der Zeugen M. und H. hat das Gericht die Ueberzeugung gewonnen, dass längstens am 15. Juli 1900 der Destinatar zur Nachzahlung aufgefordert wurde. Da diese Aufforderung zur Nachzahlung selbst nach Ansicht des Klägers begründet war, so hätte der Destinatar derselben sofort nachkommen müssen und wäre dann noch in der Lage gewesen, innerhalb der in dem fraglichen Ausnahmetarife festgesetzten Frist von drei Monaten die Rückerstattung bei der Bahn zu begehren. Es kann daher nicht mit Recht behauptet werden, dass Kläger durch Verschulden der Bahn an der rechtzeitigen Einleitung des Rückerstattungsverfahrens verhindert wurde, vielmehr ist der Kläger, beziehungsweise Destinatar durch seine Zögerung bei Leistung der Nachzahlung schuld, dass er die Rückerstattung nicht rechtzeitig einleiten konnte. Dass es dem Destinatar in der Zeit vom 15. Juli bis 27. Juli 1900 nicht möglich gewesen wäre, die Nachzahlung zu leisten und die Rückerstattung einzuleiten, hat der Kläger nicht einmal behauptet.

Die Bahn war daher im Rechte, als sie die Rückerstattung verweigerte, weil das Rückerstattungsbegehren nicht binnen längstens drei Monaten nach Aufgabe der Sendung eingebracht wurde.

Nr. 149. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts. 6. Civil-Senat. Vom 29. April 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 46/50. S. 394. Ziff. 1.)

§ 70 Ger.-Verf.-Ges. und § 39 Nr. 2 Preuss. Ausf. vom 24. April 1878. Die ausschliessliche Zuständigkeit der Landgerichte bezieht sich nur auf Verschuldungen eines Staatsbeamten in dieser seiner Eigenschaft, d. h. wenn diese zu dem Inhalt des öffentlich-rechtlichen Dienstverhältnisses in Beziehung stehen.

Daher erscheint der § 39 des Preussischen Ausführungsgesetzes

als nicht anwendbar auf Ersatzansprüche aus Schädigungen, welche in einem fiskalischen Betrieb, wie insbesondere dem Eisenbahnbetrieb, sei es durch mangelhafte Einrichtungen, sei es durch schuldhafte Handlungen oder Unterlassungen einer im Betrieb angestellten Person verursacht worden sind. Wird hier der Staat als unmittelbar Haftpflichtiger auf Grund des R.H.G. vom 7. Juni 1871 oder des Preussischen Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 in Anspruch genommen, so ist das ein Anspruch nicht gegen den Staat in seinen öffentlich rechtlichen, mit der Staatshoheit zusammenhängenden Beziehungen, sondern gegen den Fiskus als Betriebsunternehmer — § 1 des Haftpflichtgesetzes —, als Eisenbahn-„Gesellschaft" — § 25 des Gesetzes vom 3. November 1838. Vergl. Entsch. des R.G., Bd. 23 S. 222 f. Der Fiskus haftet hier gerade so wie ein anderer Unternehmer nach Massgabe der civilrechtlichen Vorschriften. Allerdings besteht diese spezialgesetzliche Haftung an sich ganz abgesehen von einem Verschulden des Unternehmers und seiner Angestellten. Aber soweit ein solches Verschulden im Gebiete jener Gesetze irgendwie rechtlich von Bedeutung sein kann, kommen für dessen Beurtheilung staatsrechtliche Normen und Beziehungen nicht in Frage. Gleiches gilt aber selbst für den Fall, wenn ein Schadensersatzanspruch wegen Beschädigung in einem fiskalischen Eisenbahnbetrieb ausserhalb der gesetzlichen Haftpflicht des Betriebsunternehmers gegen den Fiskus erhoben und aus allgemeinen Rechtsgrundsätzen auf ein Verschulden von Bahnbeamten gestützt wird. Eine allgemeine Verpflichtung des Fiskus, für Verschulden seiner Beamten aufzukommen, besteht und bestand namentlich im Gebiete des Pr. A.L.R. nicht. In den Fällen aber, wo der Staat als juristische Person für Versehen der Beamten — derjenigen, welche ihn verfassungsmässig im Willen zu vertreten haben, vergl. jetzt B.G.B. §§ 31, 89 — verantwortlich gemacht werden kann, hat diese Haftung, soweit es sich um ein im Betrieb der fiskalischen Unternehmung vorgefallenes Versehen handelt, ihre Quelle nicht im öffentlichen, sondern im Privatrecht. Der Angestellte, dessen ausserkontraktliches Verschulden der Fiskus dem Beschädigten gegenüber vertreten soll, kommt hier nur als Betriebsgehülfe des Unternehmers, nicht als Staatsbeamter in Betracht. Die Beamtenqualität desselben nach ihrer staatsrechtlichen Seite bildet für die Beurtheilung eines solchen Schadensersatzanspruches kein massgebendes Moment.

Nr. 150. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.

Vom 30. April 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III (1902). Heft 1. Nr. 1. S. 12.)

Gewerb.-Unf.-Ges. § 13 Abs. 1. In Fällen, in denen ein Anspruch auf Krankengeld für eine versicherungspflichtige Person nicht bestand, ist von der Berufsgenossenschaft auch eine Rente für die ersten 13 Wochen nicht zu zahlen.

Das Rekursgericht hat die Frage, ob in Gemässheit des § 13 Ab. 1 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes von der Berufsgenossenschaft auch dann eine Rente für die ersten 13 Wochen nach dem Unfalle zu zahlen ist, wenn ein Anspruch auf Krankengeld für die versicherungspflichtige Person in jener Zeit gar nicht bestand, nach der Entstehungsgeschichte und dem Zwecke der Bestimmung verneint. Denn der § 13 Abs. 1 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes bezweckt nach seiner Entstehungsgeschichte lediglich die bisherige Lücke zwischen Krankenversicherung und Unfallversicherung in solchen Fällen auszufüllen, in welchen dem Unfallverletzten in der sogenannten Wartezeit das Krankengeld wegen Abschlusses des Heilverfahrens entzogen worden ist, aber die Unfallrente für die verbliebene teilweise Erwerbsunfähigkeit noch nicht gewährt werden konnte. In derartigen Fällen soll fortan die bisher unterstützungslose Zwischenzeit zwischen den beiderseitigen Barbezügen (Krankengeld und Unfallrente) durch vorzeitige, d. h. auch innerhalb der Wartezeit im unmittelbaren Anschluss an den Bezug des Krankengeldes zu gewährende Unfall-(Teil-)rente beseitigt werden, d. h. die Lücke zwischen den beiden Bezügen ausgefüllt werden. Die Voraussetzung für die Anwendbarkeit dieser Bestimmung ist also, dass in den ersten 13 Wochen nach dem Unfall überhaupt Krankengeld seitens der versicherungspflichtigen Person bezogen worden oder doch ein Anspruch darauf begründet gewesen ist, denn sonst fehlt es an der Lücke in den Bezügen, deren Ausfüllung der § 13 des Gewerbe-Unfallversicherungsgesetzes beabsichtigt.

Nr. 151. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 2. Mai 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 51/52. S. 427. Nr. 11.)

Haftpflichtgesetz § 1. Auch die erhöhte Schwierigkeit des Ausweichens bei Hindernissen auf der Fahrbahn gehört zu den eigenthümlichen Gefahren des Eisenbahnbetriebs.

Die, eine Eigenart des Eisenbahnbetriebs bildende erhöhte Schwierigkeit des Ausweichens, welche durch das Fortgleiten auf der Schiene und die Gebundenheit an diese bedingt wird, kann sich auch insofern geltend machen, als es einem Eisenbahnzug nicht wie einem anderen Fuhrwerk möglich ist, bei Annäherung an Stellen, wo er-

fahrungsgemäss leicht ein Hinderniss auf die Fahrbahn geräth, so bei Strassen- oder Kanalarbeiten, zum Voraus schon, noch ehe ein bestimmtes Hinderniss wirksam oder sichtbar geworden ist, solchen gefährlichen Stellen auszuweichen. Uebrigens ist das Erforderniss eines Zusammenhanges des Unfalles mit den dem Eisenbahnbetrieb eigenthümlichen Gefahren nicht so verstehen, dass diese Gefahren dem Eisenbahnbetrieb ausschliesslich eigen sein müssten, dass sie nicht in ähnlicher Weise auch anderswo vorkommen könnten (vergl. Entsch. des R. G. Bd. 6 S. 38).

Nr. 152. Entsch. des Oberlandesgerichts Breslau.

4. Civil-Senat. Vom 3. Mai 1901.

Der wenn auch nur fahrlässige Versuch der reglementswidrigen Benutzung einer Abonnementskarte rechtfertigt die Konfiskation derselben und die Ablehnung der Erneuerung des Abonnements.

Der Abonnements-Vertrag ist durch die Annahme der Abonnementskarte zu Stande gekommen, denn nach der Verkehrssitte ist eine ausdrückliche Erklärung des Einverständnisses nicht erforderlich. Es kommt hier nicht § 150 Abs. 2, sondern § 151 B.G.B. zur Anwendung.

Danach rechtfertigt jeder auch nur „fahrlässige“ Versuch, die Abonnementskarte an einem Sonntage oder auf einer anderen Linie zu benutzen, die Konfiskation der Karte unter Ausschluss jedes Entschädigungsanspruches. Auch ist die Direction berechtigt, eine Erneuerung des Abonnements abzulehnen.

Dass der Versuch im juristischen Sinne ohne Vorsatz nicht denkbar ist, ist richtig. Aber nach § 133 B.G.B. ist bei der Auslegung einer Willenserklärung der wirkliche Wille zu erforschen und nicht an dem buchstäblichen Sinne des Ausdrucks zu haften. Was gemeint ist, ist ganz klar, wenn man berücksichtigt, dass früher auf den Karten die Verwirkung auf „Missbrauch“ beschränkt war. Man wollte offensichtlich eine Benutzung der Karte an Sonntagen oder auf einer anderen Linie zur Konfiskation auch dann genügen lassen, wenn nur eine Fahrlässigkeit vorliege. Die Erwähnung des Versuchs lässt erkennen, dass derjenige, welcher eine Karte beim Beginn der Fahrt vorzeigt, der Verwirkung unterliegt und er nicht berechtigt ist, einzuwenden, er habe sie noch nicht benutzt. Es bedarf keiner Entscheidung in diesem Falle, ob dies Alles schon in dem Worte „Missbrauch“ lag, jedenfalls ist durch die jetzige Fassung ein etwaiger Zweifel ausgeschlossen, und es fehlt an jedem Anhalt für die Annahme des Vorderrichters, es sei nicht erkennbar, dass der Kläger die Bestimmung so verstanden habe, und deshalb sei Mangels einer Einigung der Vertrag nicht zu Stande gekommen.

Das Landgericht nimmt nun aber an, selbst wenn ein Vertrag im angegebenen Sinne zu Stande gekommen sein sollte, würde er nach § 139 B.G.B. gegen die guten Sitten verstossen. Indessen dafür werden nur zwei Gründe angegeben, die beide nicht stichhaltig sind. Erstlich soll die Gleichstellung des vorsätzlichen und fahrlässigen Handelns anerkannten Regeln des Rechts widersprechen. Solche Regeln aber giebt es nicht. Selbst das Gesetz stellt in § 276 B.G.B. die Vertretung von Vorsatz und Fahrlässigkeit ausdrücklich der Regel nach gleich, ebenso § 823 B.G.B. bei der Verpflichtung aus unerlaubten Handlungen. Sodann aber soll solche Bestimmung gegen Treu und Glauben sein, weil ein leicht vorkommendes Versehen vorliege und es das Rechtsbewusstsein verletze, den unbefugten Benutzer einer Abonnementskarte gleich einem Betrüger zu behandeln. Das geschieht aber nicht; dass ein in gutem Glauben Handelnder dieselben Nachtheile erleidet wie ein wider besseres Wissen Handelnder, kann auch sonst vorkommen. Und es ist der Direktion nicht zu verdenken, dass sie, um das unbefugte Benutzen von Abonnementskarten thunlichst zu verhindern, auch schon Fahrlässigkeit genügen lässt, um des peinlichen und schwierigen Beweises der Absichtlichkeit überhoben zu sein.

Nr. 153. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 10. Mai 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1901. Heft 5. S. 1132.)

Für die Verfolgung der Ansprüche zivilversorgungsberechtigter Militäranwärter auf Verleihung eines Amtes ist der Rechtsweg ausgeschlossen. Die erstmalige Anstellung dieser Anwärter braucht nicht in einer etatsmässigen Stelle erfolgen, sie kann auch in einer ausseretatsmässigen (diätarischen) Stelle geschehen. § 22 Abs. 4 der Anstellungsgrundsätze für Militäranwärter.

Was die Statthaftigkeit des Rechtsweges anbetrifft, so ist davon auszugehen, dass wegen der im wesentlichen öffentlich-rechtlichen Art der Beziehungen des Reiches (Staates) zu seinen Beamten für Ansprüche der Letzteren aus ihrem Beamtenverhältniss gegen das Reich (den Staat) grundsätzlich der Rechtsweg ausgeschlossen ist und nur insoweit für statthaft angesehen werden kann, als er ausdrücklich durch Gesetz zugelassen ist. Dies ist in dem Gesetze, betreffend die Rechtsverhältnisse der Reichsbeamten vom 31. März 1873 (§ 149), dahin geschehen, dass für vermögensrechtliche Ansprüche der Reichsbeamten aus ihrem Dienstverhältniss der Rechtsweg stattfindet. Hieraus ist zu entnehmen, dass nur solche vermögensrechtlichen Ansprüche im Rechtswege verfolgt werden können, welche aus einem thatsächlich zur Entstehung gelangten Dienstverhältnisse, also aus einer durch Verleihung eines Amtes thatsächlich gegebenen Stellung des Beamten ab-

geleitet werden, nicht aber solche vermögensrechtlichen Ansprüche, welche auf eine Stellung des Beamten gegründet werden, die demselben bei rechtmässiger Ausübung der Aemterhoheit des Reiches (Staates) hätte verliehen werden sollen. Vergl. das Urtheil des erkennenden Senats des Reichsgerichts vom 14. November 1884 (Entscheidungen des Reichsgerichts in Zivilsachen Bd. 12 S. 72 und 73). Gesetzliche Vorschriften, durch welche für Ansprüche der Militäranwärter der Rechtsweg erweitert worden wäre, sind nicht ergangen, und die Anstellungsgrundsätze von 1882 enthalten in dieser Beziehung keine Bestimmungen. Demnach hat das Oberlandesgericht zutreffend diejenigen (vermögensrechtlichen) Klageansprüche wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges von der sachlichen Beurtheilung ausgeschlossen, welche auf die Behauptung gestützt sind, dass der Kläger bereits am 1. April 1885 die Stelle eines Betriebssekretärs habe erhalten müssen. Denn insoweit sind die Ansprüche aus einem Dienstverhältniss abgeleitet, welches in den hierbei in Betracht kommenden Zeitabschnitten thatsächlich nicht bestand. Wegen der übrigen Klageansprüche hat das Oberlandesgericht mit Recht den Rechtsweg zugelassen. Sie sind vermögensrechtlicher Art und werden aus dem thatsächlich bestehenden Dienstverhältnisse abgeleitet, da Geldforderungen unter der Behauptung gestellt werden, dass gemäss den Anstellungsgrundsätzen durch die Thatsache der Einberufung des Klägers zum Büreaudienste bei der Reichseisenbahnverwaltung für denselben das Recht auf den Bezug des Diensteinkommens der untersten etatsmässigen Stelle dieser Behörde sowie das Recht auf Berechnung seines Dienstalters behufs des Aufrückens in höhere Gehaltsstufen nach seiner Gesammtdienstzeit bei der Eisenbahnbehörde begründet worden sei, wobei die Feststellung des Dienstalters nur als Grundlage für den geltend gemachten vermögensrechtlichen Anspruch in Frage kommt.

Zutreffend ist auch die sachliche Beurtheilung der im Rechtswege zugelassenen Klageanträge durch das Oberlandesgericht. Mit Recht hat das Oberlandesgericht zunächst die Klageansprüche insoweit für unbegründet erklärt, als sie auf die Behauptung gestützt sind, dass den Militäranwärtern von dem Zeitpunkt ihrer Einberufung zu einem Dienstzweige ab mindestens das Einkommen der untersten etatsmässigen Stelle desselben gebühre. Insoweit beruhen die Klageansprüche auf der irrigen Auffassung, dass nach den vom Bundesrath erlassenen Anstellungsgrundsätzen der Militäranwärter ein unbedingtes Recht auf Einberufung zu einer etatsmässigen Stelle als seiner ersten Anstellung habe. Nach den Anstellungsgrundsätzen (vergl. § 13 und die Motive zu demselben) ist allerdings die endgültige etatsmässige

Anstellung als die zu erzielende bleibende Versorgung des Militäranwärters angeordnet, nach deren Erlangung seine Berechtigung zur Bewerbung um Stellen aufhört (§ 13) und sein Zivilversorgungsschein zu den Akten genommen wird (§ 24 Abs. 3). Bis er aber dieses, wegen des Andranges von Bewerbern in der Regel nicht sogleich zugängliche Ziel erreicht hat, ist ihm die Möglichkeit gegeben, diätarische oder vorübergehende Anstellung anzunehmen (vergl. Motive zu § 13). Im § 21 der Grundsätze, auf welchen Kläger sich hauptsächlich beruft, sind die Bezüge der gemäss § 19 auf Probe angestellten oder zur Probedienstleistung einberufenen Stellenanwärter dahin bestimmt worden, dass den Ersteren das volle Stelleneinkommen, den Letzteren eine fortlaufende Remuneration von nicht weniger als Dreiviertheilen des Stelleneinkommens während der Anstellung auf Probe bezw. während der Probedienstleistung gewährt werden soll, und nach den Motiven zu dem § 21 ist unter Einkommen der Stelle bei denjenigen Funktionen, für welche ein etatsmässiges Gehalt nicht ausgeworfen ist, der Betrag der üblichen diätarischen Remuneration zu verstehen. Hieraus ergiebt sich, dass, wie der Militäranwärter sich sowohl um etatsmässige als auch um andere vorbehaltene Stellen bewerben kann, die Anstellungsbehörde ihrerseits nicht verpflichtet ist, den Bewerber unbedingt und unmittelbar in eine etatsmässige Stellung zu übernehmen, dass sie denselben vielmehr zunächst nicht etatsmässig anstellen darf, in welchem Falle er gemäss den in den Anstellungsgrundsätzen enthaltenen Anordnungen in eine etatsmässige Stellung aufrückt, und dass nach den §§ 19 und 21, welche ihrem Wortlaute nach eine Beschränkung auf etatsmässige Stellen nicht enthalten, und ihrem Sinne nach gemäss den Motiven und dem Gesammtinhalte der Grundsätze unzweifelhaft die nichtetatsmässigen, vorbehaltenen Stellen mit umfassen, der in eine etatsmässige oder andere den Militäranwärtern vorbehaltene Stelle auf Probe oder zur Probedienstleistung Einberufene während der Probezeit nur das Einkommen derjenigen Stelle ganz oder zu Dreiviertheilen zu beanspruchen hat, in welche er einberufen ist.

Nr. 154. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

1. Civil-Senat. Vom 10. Mai 1901.

(Jur. Zeitschr. f. Elsass-Lothringen. Jahrg. 26. Heft 9/10. S. 395.)

Haftpflichtgesetz § I. Die Eile beim Aussteigen aus dem Eisenbahnwaggon gehört zu den eigenthümlichen Betriebsgefahren. Glätte des Trittbretts. Eigenes Verschulden.

Die Anwendung des Haftpflichtgesetzes und die Annahme der Haftpflicht der Beklagten auf Grund des letzteren sind gerechtfertigt. Dass der Kläger schon im Hinblick auf den kurzen Aufenthalt des Zuges in Barr und mit Rücksicht auf die eigenthümlichen Gefahren

des Eisenbahnbetriebes, die aus einer Verzögerung des Aussteigens entstehen können, sich beim Verlassen des Wagens besonders beeilen musste, kann nicht bezweifelt werden. Dazu kommt noch, dass die Thüre des Wagens, in welchem sich Kläger befand, etwas verspätet geöffnet wurde und der Schaffner bereits damals „fertig" gerufen hatte, der Zug also jeden Augenblick sich in Bewegung setzen konnte, wie sich denn auch thatsächlich der Zug unmittelbar, nachdem Kläger denselben verlassen hatte, in Bewegung gesetzt hat (vergl. R. E. Bd. 2 S. 87, Bd. 3 S. 21, Bd. 11 S. 338).

Als allein wirkende schädigende Ursache muss daher im Wesentlichen der Eisenbahnbetrieb erachtet werden, dessen eigenthümliche Gefährlichkeit den Kläger zu seiner das Ausgleiten auf den Trittbrettern veranlassenden besonderen Eile beim Aussteigen genöthigt hat. Von einer höheren Gewalt, d. h. einem mit aller denkbaren Umsicht unabwendbaren Ereigniss (Begriffsbestimmung der höheren Gewalt in R. E., Bd. 14 S. 83, Bd. 21 S. 15), kann dagegen nicht die Rede sein.

Zwar konnte die Verunreinigung der Trittbretter, welche, zumal im -- bei der damaligen Jahreszeit begreiflichen — gefrorenen Zustande die Möglichkeit des Ausgleitens befördert haben mag, durch die Eisenbahnverwaltung nicht verhindert werden, wohl aber das Andauern dieser Verunreinigung, die, wie der Zeuge R. bekundet, schon in Dambach von dem Schaffner bemerkt worden war.

Auch hat der Erstrichter mit Recht ein eigenes Verschulden des Klägers bei dem in Rede stehenden Unfall verneint. Denn nach Aussage des Zeugen B. hat Kläger beim Aussteigen, indem er sich mit der rechten Hand an der Wagenstange festhielt, die gewöhnliche Vorsicht beobachtet. Dass er dabei in der linken Hand ein kleines Packet, etwa 30—40 Centimeter lang und breit und etwa 6 Pfund schwer, trug und solches nicht erst nach dem Aussteigen aus dem Wagen nahm, kann ihm an sich nicht, noch weniger in Anbetracht der Eile, mit welcher das Aussteigen vor sich gehen musste, zum Vorwurf gemacht werden.

Es wäre aber auch ein solcher Vorwurf selbst dann ungerechtfertigt, wenn er von der Verunreinigung des Trittbretts Kenntniss gehabt hätte.

Nr. 155. Entsch. des Amtsgerichts Mülhausen [1]). Vom 10. Mai 1901.

(Spedit.- u. Schiff.-Zeitg. Jahrg. IX. Nr. 51. S. 705.)

H.G.B. § 456. Eisenb.-Verk.-Ord. § 58. Die Lockerung der Reifen und Dauben neuer

[1]) Bestätigt durch Erk. des Landgerichts Mülhausen vom 18. November 1901.

Fässer während des Transports gehört zu den äusserlich nicht erkennbaren Mängeln der Verpackung, für welche die Eisenbahn nicht haftet.

Die Firma C. in M. hatte zwei Fässer Branntwein nach D. und R. gesandt und da dieselben trotz unbeanstandeter Annahme zur Beförderung durch die Bahn an den Bestimmungsorten ganz bezw. z. T. leer ankamen, Schadensersatzklage erhoben. Diese Klage wurde durch das Amtsgericht in Mülhausen i/E. am 10. Mai 1901 mit folgender Begründung abgewiesen:

Die gemäss §§ 71 ff. der Verkehrsordnung durch die Bahnverwaltung angestellten Ermittelungen haben ergeben, dass die Leckage der neuen Fässer durch eine Lockerung der Reifen und damit der Dauben verursacht ist. Wenn auch die Fässer bei Auflieferung nicht beanstandet sind, so steht dadurch fest, dass der Schaden lediglich durch die mangelhafte Beschaffenheit derselben entstanden ist, welche der stossenden Beförderungsbewegung nicht einen genügenden Widerstand leisten konnten. Es handelt sich daher nicht um ein gewöhnliches Schweissen, wie es bei manchen Flüssigkeiten unvermeidlich ist, den Fall des § 78 V.O., vielmehr um eine Folge bei der Auflieferung äusserlich nicht erkennbarer Verpackungsmängel, für welche nach § 58 Abs. 3 V.O. die Haftpflicht der Bahn ausgeschlossen bleibt. Dieser Fall aussergewöhnlicher Leckage hängt mit der eigenthümlichen Beschaffenheit der Fässer und deren Verhalten bei der Transporterschütterung — Lockerung der Reifen — zusammen und bleibt nach § 77 Ziffer 4 dem Absender zur Last, da ein ausschliessender Beweis gemäss Abs. 2 oder 3 ebenda nicht erbracht ist.

Nr. 156. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 17. Mai 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 53/57. S. 460. Nr. 459.)

Reichs-Fürs.-Ges. v. 15. März 1846. Preuss. Beamt.-Fürs.-Ges. v. 18. Juni 1887. Unf.-Vers.-Ges. v. 6. Juli 1884. Bei Körperschäden wie Brüchen etc. liegt der spezielle Beweis, dass eine aussergewöhnliche Anstrengung des Beschädigten im Dienste die Ursache war, diesem nicht ob.

Weder das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 noch das Beamtenfürsorgegesetz vom 15. März 1886 hat für die aus Bruchschäden hergeleiteten Ansprüche etwas Besonderes bestimmt. Vielmehr ist nach § 1 des letzteren, im gegebenen Falle unmittelbar massgebenden Gesetzes zur Begründung des darin vorgesehenen Anspruchs nur erforderlich, dass der Beschädigte in Folge eines im Dienst erlittenen Betriebsunfalls dauernd dienstunfähig geworden ist. Dies ist aber im Wesentlichen eine Frage der thatsächlichen Beurtheilung und hierfür ist für die in den Fällen des Gesetzes vom 15. März 1886

ausschliesslich zuständigen Gerichte gemäss § 286 und 287 der C.P.O. der Grundsatz der freien Beweiswürdigung massgebend. Insbesondere bestehen besondere gesetzliche Beweisregeln für solche Fälle nicht. Hiernach kann ein Gericht unbedenklich die Entstehung eines Bruchschadens in Folge eines Betriebsunfalls auch dann annehmen, wenn zwar nicht der von der Revision vermisste Nachweis einer ungewöhnlichen Anstrengung des Beschädigten im Betriebe, wohl aber der Nachweis einer andern mit dem Betriebe zusammenhängenden Entstehungsursache desselben, z. B. einer äussern, gewaltsamen Einwirkung auf die betreffende Körperstelle erbracht ist. Es liegt daher kein Rechtsirrthum darin, dass die Vorinstanzen, welche mit Recht den Kl. als im Allgemeinen für eine der von ihm angerufenen gesetzlichen Bestimmung entsprechende Entstehungsursache des Bruchschadens beweispflichtig erachtet haben, von ihm nicht auch einen speziellen Beweis dafür verlangt haben, dass eine aussergewöhnliche Anstrengung desselben im Dienste die Ursache des Bruchs war, und dass sie eine solche Feststellung nicht getroffen, sondern eine von demselben bei dem Betrieb bethätigte Anstrengung gewöhnlicher Art für genügend gehalten haben, um daraus die Entstehung des Bruchschadens und somit einen Anspruch des Kl. aus einem Betriebsunfall im Sinne des § 1 cit. herzuleiten. In dieser Hinsicht liegt lediglich eine thatsächliche Würdigung vor, welche der Nachprüfung des Revisionsgerichts entzogen ist. Es ist ferner nicht erforderlich, dass die körperliche Anstrengung des Beschädigten, wenn sie im einzelnen Falle als Entstehungsursache einer körperlichen Beschädigung im Betrieb und der sich hieran anknüpfenden Dienstunfähigkeit angesehen werden soll, gerade über den Rahmen der regelmässigen Betriebsthätigkeit hinausgegangen sei; denn zum Begriffe des Unfalls gehört das nicht. Ueberdies bezweckt das Reichsgesetz vom 15. März 1886 — ebenso wie das Preussische Beamtenfürsorgegesetz vom 18. Juni 1887 und das diesen beiden Gesetzen zu Grunde liegende Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juli 1884 — die in den versicherungspflichtigen Betrieben beschäftigten Beamten gegen die mit ihrer Beschäftigung verbundene Unfallgefahr allgemein zu versichern, beziehungsweise sie für die ihnen hieraus erwachsenden Nachtheile zu entschädigen. Es würde daher dem sich aus der Entstehungsgeschichte dieser Gesetze ergebenden Grunde und Zwecke derselben widersprechen, wenn man gerade die aus betriebsgemässen Zuständen und Handlungen entstandenen Unfälle von der Versicherungspflicht ausschliessen und überhaupt zwischen gewöhnlichen und ungewöhnlichen Betriebsunfällen unterscheiden wollte, wie dies auch bezüglich der beiden letzteren Gesetze, insbesondere bezüglich des § 1 des Gesetzes vom

18. Juni 1887, welcher dem im gegenwärtigen Falle massgebenden § 1 des Reichsgesetzes vom 15. März 1886 in dem hier in Frage stehenden Punkte vollständig entspricht, in dem Urtheile des IV. C.S. des R.G. vom 3. Juli 1899 (Entsch. Bd. 44 S. 253 ff., namentlich S. 262 und 265) näher dargelegt ist.

Nr. 157. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
7. Civil-Senat. Vom 17. Mai 1901.

Preuss. Enteign.-Ges. §§ 14 ff. Wenn der Unternehmer zur Erfüllung der ihm aus § 14 obliegenden Verbindlichkeiten fremdes Eigenthum dauernd oder zeitweise in Anspruch nehmen muss, so muss das Enteignungsverfahren zu diesem Zweck gegen die dritten Eigenthümer besonders durchgeführt werden.

Es richten sich die Anordnungen, die auf Grund des § 14 getroffen werden, ausschliesslich gegen den Unternehmer; er wird Auflagen und Verpflichtungen unterworfen, gegen ihn wird Zwang geübt. Allein Dritte unterliegen solchem Zwange auf Grund des § 14 nicht; sie sind nicht gehalten, die Massnahmen, die der Unternehmer in Folge der ihm gewordenen Auflage auf ihrem Grund und Boden vorzunehmen hat, zu dulden, es steckt in der gegen den Unternehmer auf Grund des § 14 gerichteten Anordnung nicht etwa mittelbar zugleich auch ein gegen Dritte sich wendendes Gebot, sich die Ausführung dieser Anordnungen durch den Unternehmer gefallen zu lassen bezw. ein gegen sie gerichteter Enteignungszwang, vielmehr liegt die Sache so, dass, wenn der Unternehmer zur Erfüllung der ihm aus § 14 obliegenden Verbindlichkeiten fremdes Eigenthum dauernd oder zeitweise in Anspruch nehmen muss, das Enteignungsverfahren zu diesem Zweck gegen die dritten Eigenthümer besonders durchgeführt werden muss. Wenn vorübergehende Beschränkungen in Frage stehen, muss demgemäss auf Grund des § 4 des Enteignungsgesetzes ein besonderer Beschluss des Bezirksausschusses (§ 150 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883) ergehen, der diese Beschränkungen des fremden Eigenthums anordnet und ihre Duldung dem betreffenden Eigenthümer auferlegt. Das alles fehlt hier. Der Kl. steht es frei, ob sie die von dem Reichsfiskus auf ihrem Grund und Boden in Gemässheit des Beschlusses des Regierungspräsidenten vom 6. August 1897 auszuführenden Arbeiten dulden will oder nicht; ein Zwang hiezu besteht für sie nicht, es ist ihr bisher nichts enteignet worden. Daher ist der § 24 des Enteignungsgesetzes und mithin ebenso der § 18 daselbst unanwendbar, selbst wenn man mit dem B.R. in wohlwollender Auslegung des Klagantrages in diesem zugleich den Antrag auf Verurtheilung des Bekl. zur Stellung des Antrages auf definitive Planfeststellung —

vorausgesetzt, dass diese noch nicht vorliegt, — erblicken wollte; denn der Antrag aus § 18 bildet nur die Vorbereitung für den Antrag aus § 24. Im Uebrigen ist zu bemerken, dass dem Verlangen der Kl., Bekl. solle angehalten werden, gemäss § 18 a. a. O. den Antrag auf definitive Feststellung der im Interesse der Kl. auf Grund des § 14 auszuführenden Anlagen zu stellen, auch schon aus dem anderen Grunde nicht näher getreten werden könnte, weil ein solches Verlangen im ordentlichen Rechtswege überhaupt nicht erhoben werden kann. Die Bestimmung im § 14 ist, wie schon oben dargelegt, rein öffentlichrechtlicher Natur, und zwar auch soweit als die Interessen benachbarter Grundeigenthümer in Frage kommen. Die Vorschrift am Schlusse des § 14 „Ueber diese Obliegenheiten des Unternehmers entscheidet die Bezirksregierung“ soll, wie die gesetzgeberischen Verhandlungen ergeben, zum Ausdruck bringen, dass allein und ausschliesslich die Verwaltungsbehörde über die auf Grund des § 14 zu treffenden Anordnungen zu befinden hat. Jeder Eingriff des Civilrichters soll ausgeschlossen sein. Mit dem Verlangen, dass der Bekl. als Unternehmer gemäss § 18 einen Antrag auf definitive Planfeststellung hinsichtlich der Anlagen aus § 14 stellen solle, verfolgt die Kl. vor dem Civilrichter ein Privatrecht, ein solches steht ihr aber in Ansehung des § 14 nicht zu und es würde einen unstatthaften Eingriff des Civilrichters in die allein der Verwaltungsbehörde vorbehaltene Anwendung des § 14 bedeuten, wenn er den Unternehmer zwingen wollte, an die Verwaltungsbehörde mit Anträgen auf Grund des § 14 heranzutreten.

Nr. 158. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 23. Mai 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XX (1901). Nr. 31. S. 466.)

Auslegung des Ausnahmetarifs 11 des Deutsch-Oesterr.-ungarischen Seehafentarifs. Holzstifte fallen tarifarisch nicht unter den Begriff „Holzsorten“. Holzstifte tarifiren ohne Rücksicht auf ihre Provenienz nach dem Ausnahmetarife Nr. 11 im Deutsch-österreichisch-ungarischen Seehafenverbande.

Nach dem Ausnahmetarife Nr. 11 wird „Holz“ befördert, wie es dortselbst sub 1 bis 6 näher bezeichnet ist.

Es wird zuerst Holz, wie es gewonnen wird, beziehungsweise Holz, roh behauen, gespalten und gerissen, dann Reifholz, Korb- und Flussweiden, geschält und geglättet, ferner Fassdauben und Fassböden, weiters Schnittholz, auch gehobelt, genutet, gezapft oder sonst bearbeitet, dann (unter 4.) Heide- und Reiserbesen, dann (unter 5.) chemisch präparirte Hölzer und endlich (unter 6.) Halb- und Ganzfabrikate aus Holz angeführt. Unter den letzteren werden auch ausdrücklich Holzstifte auf-

gezählt. Es steht somit fest, dass Holzstifte nach Ausnahmetarif Nr. 11 zu berechnen sind. Der Ansicht der Beklagten, dass in dem hier vorliegenden speciellen Falle der Ausnahmetarif Nr. 11 nicht zur Anwendung komme, weil der vorletzte Absatz dieses Tarifes hier zutreffe, konnte das Gericht nicht beipflichten. Denn nach dieser Bestimmung sind nur „Holzsorten", welche nicht Gegenstand eines betriebsmässigen Einschlages in der mitteleuropäischen Forst- und Landwirthschaft sind, und bestimmte, daselbst einzeln aufgeführte Gegenstände aus Holz ausgeschlossen. Es kommt daher nicht darauf an, ob das hier in Frage kommende Fabrikat von solchen ausgeschlossenen Holzsorten fabricirt ist, sondern nur ob solche Holzsorten verfrachtet werden. Nach Inhalt des Frachtbriefes wurde nicht eine Holzsorte, sondern ein Fabrikat aus Holz aufgegeben, welches jedoch nicht unter die von der Anwendung des Tarifes Nr. 11 ausgeschlossenen Fabrikate oder Gegenstände gehört. Dass unter Holzsorten nicht auch Fabrikate aus Holz zu verstehen sind, ergibt sich aus der Anordnung der in diesem Ausnahmetarife aufgeführten Holzgegenstände, welche nach diesem Tarife abzufertigen sind. Es wird nämlich das Holz im rohen und zugerichteten Zustande, also die Holzsorten im Tarife abgesondert und unter verschiedenen mit Nummern bezeichneten Absätzen von den aus Holz gefertigten Halbfabrikaten und Ganzfabrikaten aufgezählt. Würde dieser Tarif Hölzer und Fabrikate gleichmässig als Holzsorten ansehen, so würde derselbe es unterlassen haben, Unterscheidungen bei der Aufzählung der unter „Holz" fallenden Gegenstände zu machen. Es geht daher nicht an, die Ausnahme, welche bezüglich der Holzsorten getroffen ist, auch auf die Holzfabrikate anzuwenden.

Nr. 159. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts. 2. Senat. Vom 24. Mai 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. Jahrg. XXIII. Nr. 17. S. 263.)

Besteuerung der Dienstwohnungen. Weder durch die Städteordnung vom 19. November 1808, noch durch die Gemeindeordnung vom 11. März 1850 ist eine Vereinbarung über die Besteuerung öffentlicher Gebäude zugelassen worden.

Wäre aber in dem Vertrage jene unbedingte Freilassung des abgetretenen Grundstücks für alle Zukunft wirklich ausgesprochen worden, so würde diese Verabredung nicht wirksam sein und keinen besonderen Rechtstitel gemäss §§ 21 und 24 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes bilden. In keinem der beiden genannten Gemeindeverfassungsgesetze und ebensowenig in der Kabinetsordre vom 8. Juni 1834 ist eine Vereinbarung über die Besteuerung öffentlicher Gebäude — zu denen damals das Gefängniss im vollen Umfange und nach jeder Richtung

hin noch gehörte — zugelassen worden. Sie wäre daher nicht statthaft gewesen; von den hierfür seitens des Vorderrichters — allerdings nicht als entscheidend — angezogenen Belägen mag besonders auf die Entscheidungen des Gerichtshofes Bd. XII S. 120ff. und Bd. XXXII S. 54/55 und S. 64 hingewiesen werden. Ein durch kein früheres Abkommen einzuschränkendes neues Besteuerungsrecht ist nun bezüglich der Dienstwohnungen der Beamten den Gemeinden durch § 24 Abs. 2 des Kommunalabgabengesetzes verliehen worden. Die Dienstwohnungen sind seitdem im Geltungsbereich dieses Gesetzes nicht mehr, wie früher, als öffentlichen Zwecken dienende Gebäude oder Gebäudetheile hinsichtlich der Besteuerung zu behandeln, sondern wie das Eigenthum jedes Privatmannes zur Steuer heranzuziehen (cfr. Entsch. a. a. O. Bd. XXIX S. 41 ff., Bd. XXX S. 48/52 und Bd. XXXIII S. 15/20). Die seitens des Beklagten erfolgte Einforderung eines der Höhe nach nicht angefochtenen Gebäudesteuerzuschlages von der Dienstwohnung des Gefangenaufsehers findet somit ihre Begründung in dem geltenden öffentlichen Recht.

Nr. 160. Entsch. des Bezirksgerichts Olmütz.

Vom 29. Mai 1901.

(Allg. Tar.-Anz. XX (1901). Nr. 43. S. 610.)

1. Competenz für Klagen gegen das Eisenbahnärar.

2. Die Eisenbahn ist verpflichtet, nebst den ungebührlich eingehobenen und von ihr zurückzuerstattenden Frachtbeträgen auch die gesetzlichen Zinsen vom Tage der Einhebung des ungebührlich empfangenen Betrages zu erstatten, wenn der Anspruchsberechtigte Kaufmann ist.

3. Der Quittungsstempel, welchen der Empfänger eines als ungebührlich eingehobenen rückerstatteten Betrages aus Anlass der Quittirung aufzuwenden genöthigt ist, ist demselben von der Eisenbahn zu ersetzen.

Es besteht keine gesetzliche Bestimmung, laut deren dem Aerar gegenüber nur der allgemeine Gerichtsstand des § 74 J.N., die besonderen (ausschliesslichen oder Wahl-) Gerichtsstände unzulässig wären. Da nun der Betrieb einer für den Gütertransport eröffneten Eisenbahn zu den im § 87 J.N. angeführten Unternehmungen gehört, die Staatsbahndirectionen, wie allgemein anerkannt, besondere Niederlassungen der staatlichen Eisenbahnverwaltung bilden, die Erledigung aller den Personen- und Güterverkehr betreffenden Reclamationen nach § 17, Z. 24 des Organisationsstatutes vom 19. Jänner 1896, R.G.Bl. Nr. 16, zum ausschliesslichen Wirkungskreis der Staatsbahndirectionen gehört, dieser Process sich auf eine bei der Olmützer Staatsbahn-

direction eingebrachte, von derselben erledigte Reclamation bezieht und daher eine sich auf diese Direction beziehende streitige Rechtssache vorliegt, hat das Gericht seine Zuständigkeit für begründet, die Unzuständigkeitseinwendung der Beklagten als unbegründet anerkannt.

In der Sache selbst erscheint der eingeklagte Anspruch gerechtfertigt. Denn nach Art. 4, 272, Z. 3 H.G. erscheint die staatliche Eisenbahnverwaltung als Kaufmann und ist nach § 8 E.G. z. H.G.B. nur in gewissen, ausdrücklich bestimmten Punkten von den Bestimmungen des Handelsgesetzbuches ausgenommen. Das der Klage zu Grunde liegende Frachtgeschäft ist sowohl auf Seite des Klägers, eines protokollirten Kaufmannes, wie auf Seite der Beklagten ein Handelsgeschäft (Art. 272 und 273 H.G.) und Kläger daher nach Art. 289 H.G. berechtigt, auch ohne Verabredung oder Mahnung von seiner Forderung aus diesem Geschäfte seit dem Tage, an welchem sie fällig war, sechs Percent Zinsen (Art. 287 leg. cit.) zu fordern. Dass die klägerische Forderung schon am Tage der Auslösung der Sendung, am Tage, wo die Mehrzahlung erfolgte und erfolgen müsste (vergl. §§ 66 und 67 Betr.-Regl.), um die Aushändigung des Frachtgutes zu erwirken, fällig geworden ist, bestreitet die Beklagte mit Unrecht. Es mag zugegeben werden, dass die Schwierigkeit des Falles, die zeitraubende Auseinandersetzung mit anderen Bahnverwaltungen bei einem bureaukratisch organisirten Körper den mit der Erledigung der Reclamation betrauten Beamten seiner vorgesetzten Behörde gegenüber genügend entschuldigen kann für die mehr oder weniger verspätete Erledigung der Reclamation; allein dies kommt hier überhaupt nicht in Betracht. Die Bestimmungen über die Berechnung der Fracht sind in den §§ 60 und 61, Abs. 4 Betr.-Regl. enthalten, eine von der beklagten Bahnverwaltung nach Art. 400 und 401 H.G. zu verantwortende Mehrberechnung und Einhebung einer höheren Fracht erscheint daher als vertragswidrig, der Anspruch auf Rückstellung der unberechtigt eingehobenen Fracht als entstanden und fällig mit dem Momente, wo die vertragswidrige Einhebung erfolgt ist, gleichgiltig, ob die Verletzung des Frachtvertrages von einem einfachen Frachtführer oder einer Eisenbahngesellschaft erfolgte. Der Klageanspruch ist daher gerechtfertigt, soweit er sich auf den bezüglich der Höhe und Berechnung nicht bestrittenen Zinsenanspruch bezieht.

Das Gleiche gilt von dem eingeklagten Mehrbetrag des Quittungsstempels.

Nr. 161. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 30. Mai 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV (1901). Nr. 100. S. 2221.)

Die Vornahme der Verlosung von Prioritätsobligationen einer Eisenbahngesellschaft lediglich aus den Nummern der noch ungetilgten Prioritätsobligationen, somit mit Ausschluss der Nummern jener Prioritätsobligationen, die infolge einer freiwillig erfolgten Convertirung derselben oder anderweitig bereits getilgt worden sind, bildet keinen Vertragsbruch auf Seiten der betreffenden Eisenbahngesellschaft.

Die Rückzahlung der 5percentigen Prioritätsobligationen der Emissionen vom Jahre 1868, 1871 und 1872 hat in Gemässheit der Anleihepläne binnen 50 Jahren im Wege der Verlosung zu erfolgen; schon die Ausdrucksweise „binnen“ 50 Jahren spricht dafür, dass diese Rückzahlung zu Gunsten der schuldnerischen Bahn auszulegen ist, und dass sohin den Prioritären nur das Recht zusteht, dass die Rückzahlung innerhalb der Frist von 50 Jahren erfolge.

Aber auch wenn dieser Anschauung nicht beigepflichtet würde, könnte von der schuldnerischen Bahn nicht gefordert werden, dass sie, um die 50jährige Rückzahlungsfrist einhalten zu können, die Nummern der durch die im Jahre 1896 erfolgten freiwilligen Convertirung oder aber anderweitig bereits getilgten 5percentigen Prioritäten in der Verlosungsurne belassen und die Ziehung aus der Gesammtzahl dieser bereits getilgten, sowie der bisher nicht verlosten 5percentigen Prioritäten zu vollziehen habe, und dass sie die Nummern der bereits vor der Verlosung getilgten Prioritäten, wenn sie gezogen sind, als Nieten zu behandeln habe, weil dieser Vorgang einer Verletzung des Tilgungsplanes gleichkäme, da nach dem Tilgungsplane alljährlich eine im Voraus bestimmte Anzahl von Prioritäten behufs Tilgung derselben der Verlosung zu unterziehen ist.

Die Gesammtheit der Besitzer der 5percentigen Prioritätsobligationen der ausschl. priv. Buschtěhrader Eisenbahn hat demnach keinen Grund, sich zu beschweren, wenn die 5percentigen Prioritäten vor Ablauf von 50 Jahren getilgt werden, und dies umsoweniger, weil die nicht im Wege der Verlosung erfolgte Rückzahlung nicht die Folge eines Vertragsbruches der schuldnerischen Bahn ist, sondern die Folge der im Jahre 1896 mit staatlicher Genehmigung seitens der schuldnerischen Bahn durchgeführten freiwilligen Convertirung ihrer 5percentigen Prioritäten, welche die schuldnerische Bahn in Ausübung des ihr hiezu unbestrittenermassen zustehenden Rechtes durchführte, daher für die Folgen nach keiner Richtung hin verantwortlich gemacht werden kann.

Nr. 162. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.
Vom 31. Mai 1901.

(Sächs. Arch. f. Bürgerl. Recht u. Proz. Bd. XI. Heft 9/10. S. 628.)

§§ 8, 3a Reichshaftpflichtgesetz. Heilungskosten sind nur die Ausgaben für Mittel, die objektiv zur Heilung oder Linderung des Leidens geeignet sind.

Die Entscheidung über den streitigen Anspruch hängt von der Frage ab, ob die von dem Kläger gemachten Aufwendungen für die Behandlung durch thierischen Magnetismus als erstattbare Heilungskosten anzusehen sind. Das ist zu verneinen, mag man nun die Bestimmung in § 1483 des Sächsischen Bürgerlichen Gesetzbuchs oder diejenige in § 3² des Reichshaftpflichtgesetzes für anwendbar erachten.

Unter Heilungskosten im Sinne der angezogenen Vorschriften nämlich hat man nur den Aufwand für solche Mittel zu verstehen, die objetiv geeignet sind, den Krankheitszustand zu beseitigen, oder doch zu lindern. Hierbei kann man für den vorliegenden Fall die Frage dahingestellt lassen, ob in diesem Sinne auch die Kosten für die Behandlung durch eine nicht zu den approbirten Aerzten zählende Persönlichkeit sich als erstattbare Heilungskosten darstellen können. Denn jedenfalls haben sie diese Eigenschaft nur dann, wenn die Behandlungsweise an sich zur Erzielung einer Heilwirkung geeignet ist, und das letztere trifft bei der Anwendung des thierischen Magnetismus nicht zu.

Nr. 163. Entsch. des Oberlandesgerichts Stettin.
Vom 31. Mai 1901.

(Rechtspr. der Ob.-Land.-Ger. Bd. 3. S. 25.)

B. G. B. § 833. H. G. B. § 458. Haftung der Rollfuhrunternehmers für Beschädigung ihm vertraglich von der Eisenbahn übergebener Güter.

Die Haftung eines Rollfuhrunternehmers, der nach einem mit der Eisenbahnverwaltung geschlossenen Vertrage die Fracht- und Eil-Güter an die Adressaten abzuliefern hat, aus B.G.B. § 833 in dem Fall, dass er ein Gut von der Eisenbahn an den Adressaten befördert, unterwegs die Pferde durchgehen, das Gut hierdurch von dem Wagen geschleudert und beschädigt wird, wird durch H.G.B. § 458 nicht ausgeschlossen; diese Bestimmung regelt nur die Haftung der Eisenbahn für ihre Leute und andere, deren sie sich bei der Ausführung der Beförderung bedient, lässt aber die Haftung solcher Personen für ausservertragliche Schadenszufügungen unberührt.

Nr. 164. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 3. Juni 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXII. Nr. 44. S. 537.)

Beitragspflicht des Eisenbahnfiskus zu den Baukosten einer in die Auffahrt eines Bahnhofes einmündenden öffentlichen Strasse, von der aus eine auf dem Bahnhof errichtete Trinkbude mittelst dieser Auffahrt den Zugang hat.

Die Revision des Klägers ist nicht begründet.

Dass die J.-Strasse bei Erlass des ersten Ortsstatuts vom 6. März 1876 noch nicht als eine städtische Strasse vorhanden war, und dass die Trinkbude auf dem Bahnhofe als ein Gebäude im Sinne von § 15 des Gesetzes vom 2. Juli 1875 anzusehen ist, wird vom Kläger nicht bestritten. Seine Angriffe richten sich aber gegen die Feststellungen des Vorderrichters, dass die Trinkbude an der J.-Strasse errichtet sei, und dass das durch die Errichtung der Trinkbude als bebaut zu erachtende Grundstück auf der ganzen Linie von A (resp. A[1]) über B und C bis D an die J.-Strasse angrenze. Diese Feststellungen des Vorderrichters sind thatsächlicher Natur und lassen weder einen Rechtsirrthum, noch einen wesentlichen Mangel des Verfahrens erkennen, können also mit der Revision nicht angegriffen werden. Was der Kläger dagegen vorbringt, erscheint auch nicht zutreffend.

Ist danach die Feststellung, dass das ganze Bahnhofsgrundstück eine wirthschaftliche und räumliche Einheit bildet, nicht zu beanstanden, so hat der Vorderrichter auch mit Recht angenommen, dass für die Berechnung des Beitrages die ganze Länge der Grenze zwischen der J.-Strasse und dem einheitlichen Bahnhofsgrundstück massgebend ist, also die Linie ABCD. Denn es ist nicht bestritten, dass die Strasse bis an die Linie AB reicht; und es kann andererseits auch nicht zweifelhaft sein, dass der Theil CD der Grenze mitzuberücksichtigen ist. Die Fläche CDG ist ein wesentlicher Theil des Bahnhofsgrundstücks, sie dient als Auffahrt zu dem Empfangsgebäude und kann dem noch durch einen Zaun besonders abgetrennten Gartengrundstück in keiner Weise zugerechnet werden. Von einem „Vorgarten" ist hier nicht die Rede, da für die J.-Strasse, wie unstreitig, nur Strassenfluchtlinien, nicht auch besondere Baufluchtlinien (§ 1 Abs. 4 des Gesetzes vom 2. Juli 1875) festgesetzt sind. Kläger kann sich deshalb auf die Entscheidung vom 21. Februar 1898 (Entsch. d. OVG. Bd. XXXIII S. 103) nicht berufen. Gerade im Sinne jener Entscheidung ist als „Baugrundstück" das ganze einheitliche Bahnhofsgrundstück zu verstehen, da hier keine besonderen, über das Baugrundstück seitlich hinausgreifenden „Vorgartenflächen" gegeben sind, und das Bahnhofsgrundstück keineswegs als ein rechtlich

unbebaubares zu erachten ist, auch nicht, soweit es jetzt als Auffahrt zum Empfangsgebäude dient.

Die Angriffe des Klägers erweisen sich sonach als unbegründet.

Nr. 165. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 5. Juni 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 10. S. 402.)

Eine beim Verschieben von Lastwaggons auf der Drehscheibe eintretende Körperverletzung steht in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Betriebe und ist als eine Ereignung im Verkehre der Eisenbahn anzusehen.

Wenn eine Verletzung (Leistenbruch) durch Ueberanstrengung bei der aufgetragenen Arbeit herbeigeführt wird, kann nicht eigenes Verschulden des Verletzten angenommen werden.

Der Umstand, dass der verletzte Bedienstete später in Folge strafgerichtlicher Verurtheilung aus dem Dienste entlassen wird, berührt nicht die Schadensansprüche desselben.

Die Beklagte ficht das Urtheil des Berufungsgerichtes aus den Revisionsgründen des § 503, Z. 1 und 4 C.-P.-O. an. Sie bestreitet zunächst, dass die durch den Leistenbruch eingetretene verminderte Arbeitsfähigkeit des Klägers als eine Ereignung im Verkehre der beklagten Eisenbahn-Unternehmung im Sinne des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, zu qualifiziren sei und kommt zu dem Schlusse, dass eine Nichtigkeit des Verfahrens nach § 477, Z. 3, C.-P.-O. vorliege, weil die gesetzlichen Voraussetzungen der handelsgerichtlichen Competenz fehlen, und weil die Prorogirung einer gemeinschaftlichen Sache vor ein Handelsgericht nach § 4 J.-N. unstatthaft sei.

Dieser Auffassung kann jedoch nicht beigepflichtet werden, da das Eisenbahn-Haftpflichtgesetz in Bezug auf die Ereignung nicht näher unterscheidet, somit auch die beim Verschieben von Lastwägen von der Drehscheibe auf die Schienen eingetretene Verletzung des Klägers in unmittelbarem Zusammenhange mit dem Betriebe der Unternehmung steht, daher von den unteren Instanzen mit Recht als eine Ereignung im Verkehre angesehen wurde. Demnach liegt auch der Revisionsgrund des § 503, Z. 1, C.-P.-O. nicht vor. Die Beklagte macht als zweiten Revisionsgrund die unrichtige rechtliche Beurtheilung des Streitfalles geltend, weil die Verletzung dem eigenen Verschulden des Klägers zuzuschreiben ist, der seine Körperkraft überschätzte, und weil Kläger, ungeachtet er laut Aussage des Sachverständigen Dr. P. zur Verrichtung besonders schwerer Arbeiten nicht geeignet und eine Einbusse an seiner Erwerbsfähigkeit bis zu 10 Percent eingetreten ist, einen Schaden nicht erlitten hat.

Auch dieser Revisionsgrund ist nicht stichhältig. Denn in der

Befolgung des dem Kläger von seinem Vorgesetzten ertheilten Auftrages kann ein eigenes Verschulden des Beauftragten nicht erblickt werden und wäre es Sache der Beklagten gewesen, die zur Verrichtung der Arbeit erforderliche Anzahl von Arbeitern beizustellen. Ebenso unbegründet ist die Einwendung, dass der Kläger durch den Leistenbruch keinen Schaden erlitten habe, wenn berücksichtigt wird, dass er ohne diesen zur Uebernahme auch der schwersten Arbeiten fähig gewesen wäre, während dermalen der Kreis der Möglichkeiten, durch Handarbeit einen Erwerb zu finden, nicht unwesentlich eingeschränkt und damit sein Fortkommen behindert ist.

Was die Beklagte dem Kläger bis zu dessen Dienstaustritt gezahlt hat, fällt aber bei Beurtheilung der Frage, inwieweit die Erwerbsfähigkeit des Letzteren überhaupt gemindert wurde, nicht in Betracht. Wenn das Berufungsgericht den Schaden des Kläger, rücksichtlich die künftig entgehende Verdienstquote mit dem Betrage von K 9.— per Monat bemessen hat, so entspricht diese Festsetzung der Bestimmung des § 273 C.-P.-O., und wurden keinerlei Umstände geltend gemacht, welche geeignet wären, diesen Ersatzbetrag als übermässig erscheinen zu lassen.

Nr. 166. Entsch. des Oberlandesgerichts Wien.
Vom 9. Juni 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 137. S. 3073.)

I. Das Abspringen von einem bereits in Bewegung befindlichen Eisenbahnzuge begründet ein Selbstverschulden des Beschädigten an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle. II. Das mangelhafte Functioniren einer Waggonthüre kann der Eisenbahnunternehmung nicht als Verschulden an dem einem Reisenden zustossenden Unfalle zugerechnet werden, der, durch das erschwerte Oeffnen der Waggonthüre an dem rechtzeitigen Aussteigen verhindert, von dem bereits in Bewegung befindlichen Zuge abspringt.

Die Klägerin hat vor Allem selbst zugegeben, dass sie von dem bereits im Laufe befindlichen Waggon abgesprungen sei und sich hiedurch die schwere Verletzung zugefügt habe. Es wurde also der Unfall durch die Klägerin selbst herbeigeführt, welche eine Handlung unternommen hat, deren eminente Gefährlichkeit Jedermann zu erkennen in der Lage ist, und welche sich als ein Verschulden im Sinne des § 2 des Gesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, darstellt.

Die Klägerin behauptet, ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung an dem Unfalle sei darin gelegen, dass die Waggonthüren schlecht functionirten, wodurch der Klägerin das Verlassen des Waggons erschwert, beziehungsweise verzögert und eine grosse Aufregung bei ihr hervorgerufen wurde, ferner erblickt die Klägerin ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung in dem Umstande, dass kein Bahnbe-

diensteter zur Stelle war, welcher das dem Verlassen des Waggons entgegenstehende Hinderniss beseitigt oder darauf gesehen hätte, ob bereits alle aussteigenden Personen die Waggons verlassen haben.

In dieser Beziehung ist darauf zu verweisen, dass aus der Angabe der Klägerin, sie habe die Waggonthüre nicht öffnen können, noch nicht der Schluss auf ein mangelhaftes Funktioniren der Thüre gezogen werden kann, dass vielmehr aus den Aussagen der Zeugen K. und M. das Gegentheil hervorgeht, indem Zeuge K. angab, dass er die Waggonthüren beiderseitig probirt und in Ordnung befunden habe, dass keine Beschwerde über mangelhaftes Functioniren der Waggonthüren vorgekommen sei und der gänzlich unbefangene Zeuge M. gleichfalls bestätigte, dass die Thüre leicht aufging.

Aber selbst wenn angenommen würde, dass die Waggonthüren mangelhaft functionirt hätten, so könnte hieraus doch ein Verschulden der Eisenbahnunternehmung an dem in Rede stehenden Unfalle nicht construirt werden, weil die körperliche Verletzung der Klägerin ausschliesslich durch das Abspringen von dem fahrenden Zuge herbeigeführt wurde und zwischen dem angeblichen Mangel an der Waggonthüre und der eingetretenen Verletzung ein Causalnexus überhaupt nicht besteht.

Die Behauptung der Klägerin, dass kein Bahnbediensteter zur Zeit des Unfalles zur Stelle war, wird durch die Aussagen des Zeugen K., wonach dieser und der Zugsführer abgestiegen waren, die ganze Länge des Zuges überblickten und erst das Abfahrtssignal gaben, als sie Niemanden mehr aussteigen sahen, widerlegt.

Nr. 167. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
3. Senat. Vom 10. Juni 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. Jahrg. XXIII. Nr. 17. S. 264.)

Die Versicherungsanstalt, welche von dem Rechte des § 18 des Invalidenversicherungsgesetzes Gebrauch macht und für einen bei einer Krankenkasse Versicherten ein Heilverfahren eintreten lässt, kann als Ersatz ihre Kosten von der Kasse nur das Krankengeld verlangen, welches der Versicherte für die Zeit von Beginn des Heilverfahrens ab von der Kasse zu fordern hatte.

Wenn der § 18 Abs. 3 Satz 2 des Invalidenversicherungsgesetzes der Versicherungsanstalt als Ersatz dafür, dass vom Beginne des Heilverfahrens an bis zu dessen Beendigung die Verpflichtungen der Krankenkasse gegen den Versicherten auf sie übergegangen waren, das Krankengeld, welches der Versicherte von der Krankenkasse für sich beanspruchen konnte, zuspricht, so kann es keinem Zweifel unterliegen, dass es sich hierbei nur um das Krankengeld für die Zeit während des Heilverfahrens handelt, nicht auch um ein solches, welches erst für

eine spätere Zeit beansprucht werden könnte oder für eine frühere Zeit rückständig ist. Im vorliegenden Falle hat also die Klägerin ein Recht nur auf das Krankengeld des R. seit dem 10. Februar 1900, und ihr Recht endigt mit dem Zeitpunkte, wo R. wegen des Ablaufs der 13 wöchigen Unterstützungszeit kein Krankengeld von der Beklagten mehr fordern konnte, d. h. mit dem 2. März 1900. Die Ansicht der Klägerin, sie dürfe das für die Zeit vom 17. Dezember 1899 bis zum 10. Februar 1900 rückständige Krankengeld als Ersatz für ihre Leistungen seit dem 10. Februar 1900 in Anspruch nehmen, findet im Gesetze keine Stütze. Dieses Krankengeld ist, wenn es überhaupt zu gewähren ist, noch dem R. selbst zu zahlen. Dass das Heilverfahren über den 2. März 1900 hinaus und für eine Zeit fortgedauert hat, wo R. keinen Anspruch auf Krankengeld mehr hatte, mithin die Klägerin keinen Ersatzanspruch mehr hat, kann nichts ändern. Es mag im Falle des § 49 Abs. 2 des Invalidenversicherungsgesetzes möglich sein, auch rückständige Rentenbeträge als Ersatz zu überweisen. Beim § 18 ist aber die Rechtslage eine andere. Hier findet keine Ueberweisung von Krankengeld statt, sondern es ist Ersatz zu leisten in Höhe desjenigen Krankengeldes, welches der Versicherte von der Krankenkasse für die Zeit vom Beginne bis zur Beendigung des Heilverfahrens für sich beanspruchen konnte (vergl. Hoffmann in der Arbeiterversorgung Jahrg. XVII S. 6).

Nr. 168. Entsch. des Handelsgerichts Wien.

Vom 10. Juni 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XX (1901). Nr. 47. S. 661.)

Die Bahn haftet nicht in Ansehung der Güter, deren Auf- und Abladen nach Bestimmungen des Tarifes von dem Absender, beziehungsweise von dem Empfänger zu besorgen ist, für den Schaden, welcher aus der mit dem Auf- und Abladen oder mit mangelhafter Verladung verbundenen Gefahr nach den Umständen des Falles entstehen konnte.

Wird auf Antrag des Absenders, beziehungsweise Empfängers das denselben obliegende Auf-, beziehungsweise Abladen von Gütern bahnseits übernommen, so sind die zur Verfügung gestellten Arbeiter nicht als Beauftragte der Eisenbahn, sondern als Beauftragte der Partei anzusehen.

Nach dem Anhange zum Localgütertarife, Theil II, der k. k. priv. Südbahn hat bei der Verfrachtung von Most (Pos. 145 n) das Auf- und Abladen die Partei zu besorgen. Art. 424, Z. 3. H.-G.-B. und § 77 (1), Z. 3, des Eisenbahn-Betriebsreglements verfügen, dass die Vereinbarung zulässig ist, wonach die Eisenbahn nicht für die mit der mangelhaften Verladung verbundene Gefahr zu haften habe, wenn der Aufgeber das Aufladen zu besorgen hat und Art. VI, lit. f, der Allgemeinen Zusatzbestimmungen erklärt, dass in jenen Fällen, in welchen

über Antrag des Absenders das Aufladen der Güter durch die Bahn übernommen und besorgt wird, die zur Verfügung gestellten Arbeiter nicht als Beauftragte der Bahn, sondern als solche des Aufgebers anzusehen sind.

Diese Bestimmung steht keineswegs mit dem Eisenbahn-Betriebsreglement und dem Handelsgesetzbuche im Widerspruche, weil die Tarifbestimmungen nur die Fälle bezeichnen, in welchen die Eisenbahn verlangen darf, dass der Absender das Aufladen besorge, und sonach die Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements nur ergänzen, so dass in solchen Fällen die Haftpflicht des § 9 des Eisenbahn-Betriebsreglements ausgeschlossen ist. Hiezu kommt, dass die Verladung nicht zum Essentiellen des Frachtvertrages gehört, sondern ein, wie dargethan, zulässiger Nebenvertrag ist.

Die Anschauung, dass die allgemeine Tarifbestimmung, Theil I, Abtheilung B VI, lit. f, dem Art. 423 H.-G.-B. und §§ 9 und 77, Z. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements nicht widerstreitet, vielmehr sich nach Art. 424, Z. 3 H.-G.-B. und § 77, Z. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements als zulässig und rechtsverbindlich darstellt, ist umsomehr begründet, als Kläger selbst in dem Frachtbriefe alle Haftung aus der durch die beantragte Verladung seitens der Bahnbediensteten entstandenen Gefahr noch besonders übernommen hat.

Wenn nun auch der Schaden aus der mangelhaften Verladung durch die Arbeiter der Bahn eingetreten ist, so begründet dies kein nach Art. 424, Abs. 3 und der damit im Einklage stehenden Bestimmung des § 77, Abs. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements von der Beklagten zu vertretendes Verschulden, zumal Kläger seiner eigenen Angabe nach die Verladung durch seine Angestellten überwachen liess.

Die vom Kläger versuchte Einschränkung der im Frachtbriefe aufscheinenden Clausel dahin, dass sein Antrag nur das bahnseitige Ablegen und Verladen, sowie die Beistellung von Befestigungsmitteln auf seine Kosten und Gefahr und nicht auch die Art der Verladung betraf, ist ohne Wirkung, weil, abgesehen davon, dass der Antrag eine solche Einschränkung nicht enthält, das Verladen alle bis zur Fertigstellung des Gutes zum Transporte nothwendigen Verrichtungen in sich begreift.

Die Behauptung des Klägers, dass § 58 des Eisenbahn-Betriebsreglements, betreffend die Verpackung, wegen der gleichen ratio auch auf die Verladung der Güter anzuwenden und die Beklagte, weil sie ihre Rechte durch eine auf die mangelhafte Verladung bezügliche Erklärung des Klägers gemäss § 58 des Eisenbahn-Betriebsreglements nicht gewahrt habe, des Haftbefreiungsgrundes des § 77 (1), Z. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements verlustig geworden sei, ist unrichtig, weil

Verpackung und Verladung im Eisenbahn-Betriebsreglement verschieden behandelt werden und insbesondere nach § 77 (1), Z. 2 des Eisenbahn-Betriebsreglements aus der mangelhaften Verpackung ein Haftbefreiungsgrund nur unter der Voraussetzung des § 58 des Eisenbahn-Betriebsreglements abgeleitet werden kann, während diese Einschränkung in die Bestimmung der Haftbefreiung nach § 77 (1), Z. 3 des Eisenbahn-Betriebsreglements nicht aufgenommen erscheint.

Nr. 169. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 18. Juni 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verord.-Bl. XIV (1901). Nr. 117. S. 2541.)

Die Auslegung von Eisenbahn-Concessionsurkunden steht nach § 13 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, ausschliesslich den Administrativbehörden zu, und ist in dieser Beziehung der Rechtsweg ausgeschlossen.

Die vorliegende Klage hat, wie sich aus deren Inhalt klar ergibt und auch im Recurse der Klägerin betont wird, den Zweck, die zwischen der Gemeinde Wien und der k. k. Staatsverwaltung entstandene Streitfrage zu lösen, ob hinsichtlich des Verhältnisses der städtischen elektrischen Strassenbahnen in Wien zu den staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen die Bestimmungen des Art. 10, Abs. 2, des zwischen dem k. k. Handelsministerium namens der Staatsverwaltung einerseits und der Gemeinde Wien andererseits geschlossenen Uebereinkommens vom 26. März 1898, oder lediglich der § 12 der Concessionsurkunde (Kundmachung des k. k. Eisenbahnministeriums vom 24. März 1899, R.-G.-Bl. Nr. 58) anwendbar sei, zumal inhaltlich der Klage die Gemeinde Wien das erstere behauptet, während der letztere Standpunkt in dem an den Magistrat Wien gerichteten Erlasse des k. k. Handelsministeriums vom 7. Dezember 1900, Z. 60.522, Ausdruck findet, und gerade dieser Erlass den Anlass zur Einbringung der Klage gegeben hat.

Behufs Entscheidung dieser Streitfrage musste zunächst in eine Auslegung des § 12 der Concessionsurkunde in der Richtung eingegangen werden, ob (wie in dem erwähnten Erlasse behauptet wird) durch den citirten § 12 in der That das Verhältniss der Staatstelegraphen-Verwaltung zu den elektrischen Strassenbahnen in Wien seine specielle und vollständige Regelung gefunden habe, ob daher durch die Bestimmungen des § 12 jene des § 10 des Uebereinkommens vom 26. März 1898, soferne letztere überhaupt auf die elektrischen Strassenbahnen Anwendung zu finden hätte, derogirt worden sind.

Verneinenden Falles müsste des Weiteren im Wege einer Interpretation des erwähnten Uebereinkommens festgestellt werden, ob unter den im § 10, Abth. 2, derselben erwähnten neuen Anlagen der Gemeinde Wien auch die elektrischen Strassenbahnen zu verstehen seien.

Diese beiden Fragen sind jedoch, und zwar die erstere vermöge ihrer öffentlich-rechtlichen Natur der Judicatur der ordentlichen Gerichte entzogen.

Denn die Auslegung der citirten Concessionsurkunde, beziehungsweise des § 12 derselben steht gemäss § 13 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, sonder Zweifel ausschliesslich den Administrativbehörden zu.

Was ferner die Auslegung des Art. 10 des Uebereinkommens vom 26. März 1898 anbetrifft, nämlich, ob das darin geregelte Verhältniss zwischen den staatlichen Telegraphen- und Telephonleitungen einerseits und den am öffentlichen Gut (Strassen, Gassen, Plätzen etc.) im Gemeindegebiete Wien bestehenden oder neu zu errichtenden Anlagen der Gemeinde Wien andererseits ein solches öffentlich-rechtlicher oder privatrechtlicher Natur sei, so ist die Frage, ob diese Auslegung den ordentlichen Gerichten zustehe, überhaupt nicht weiter zu erörtern.

Da nämlich § 26 des citirten Uebereinkommens besagt, dass zur Entscheidung von Streitfragen, welche sich aus diesem Uebereinkommen in Hinkunft ergeben sollten, ein Schiedsgericht zu bestellen sei, so steht unter allen Umständen in diesem Punkte den ordentlichen Gerichten eine Entscheidung nicht zu.

Nr. 170. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 18. Juni 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 72/75. S. 623. Ziff. 20.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874, § 34. Die Hinterlegung eines Theils der Entschädigungssumme wirkt bis zur Zustellung des Dringlichkeitsbeschlusses nicht als Zahlung.

Der Rechtsstreit dreht sich ausschiesslich um die Frage, ob von der durch den Beschluss des Bezirksausschusses festgestellten, am 15. Oktober 1895 hinterlegten, jedoch nur einen Theil der endgültig festgesetzten Entschädigung bildenden Summe von 102923,25 Mark der Bekl. auch noch weiterhin, bis zur Zahlung oder Hinterlegung des Restes der Entschädigung, die vertragsmässigen Zinsen zu zahlen verpflichtet sei oder nicht, mit andern Worten: ob die noch vor Erledigung des Rechtsweges geschehene Hinterlegung der vorläufig festgestellten Entschädigungssumme als Zahlung wirkt. Die letztere Frage ist im vorliegenden Falle für die Zeit vom 24. September 1896 an — welchem Tage der Dringlichkeitsbeschluss des Bezirksausschusses vom 22. September 1896 der Kl. zugestellt ist — zu bejahen, für die hervorgehende Zeit zu verneinen.

Nr. 171. Entsch. des Oberlandesgerichts Hamm.

4. Civil-Senat. Vom 18. Juni 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III (1902). Heft 2. Nr. 5. S. 64.)

§§ 1, 2 Reichshaftpflichtgesetz. Nach dreitägiger Erkrankung an Lungenentzündung erfolgter Tod ist kein Betriebsunfall.

Die Anwendbarkeit dieser Gesetzesbestimmung setzt voraus, dass eine Beschädigung des Körpers vorliegt, die durch ein mit dem Betriebe in Verbindung stehendes, den regelmässigen Betrieb in aussergewöhnlicher Weise unterbrechendes Ereignis verursacht ist. Um eine derartige Körperverletzung handelt es sich vorliegend aber nicht, vielmehr soll nach der Behauptung der Klägerin die Krankheit und der Tod des Ehemannes auf Einwirkungen zurückzuführen sein, die sich auf einen längeren Zeitraum vertheilen und die erst allmählich eine Beschädigung der Gesundheit und damit die Ursache der Lungenentzündung herbeigeführt hätten. Es kann sich vielmehr nur darum handeln, ob nach den allgemeinen Gesetzesbestimmungen die Beklagte haftpflichtig erscheint, d. h. also, ob sie selbst, oder durch ihre Organe in schuldhafter und widerrechtlicher Weise den Tod des Ehemannes der Klägerin herbeigeführt hat.

Das Verschulden, welches der Beklagten zur Last fallen soll, erblickt die Klägerin darin, dass die Beklagte es unterlassen habe, an der Arbeitsstelle ihres Ehemannes solche Vorkehrungen zu treffen und Einrichtungen zu unterhalten, die geeignet waren, die schädlichen Folgen des Bergwerksbetriebes für die Gesundheit der Arbeiter abzuwenden oder doch thunlichst zu mildern. Dass die Beklagte nach dem zwischen ihr und dem verstorbenen Ehemann der Klägerin abgeschlossenen Dienstvertrage verpflichtet war, derartige Einrichtungen zu treffen und zu unterhalten, kann unbedenklich angenommen werden.

Es kann jedoch dahingestellt bleiben, ob die in dem Bergwerke der Beklagten vorhandenen Einrichtungen mangelhaft waren und ob die hierdurch hervorgerufenen schlechten Bewetterungsverhältnisse an der Arbeitsstelle des Ehemannes der Klägerin auf ein Verschulden der Beklagten ruhen möchten, da nach dem Gutachten der vernommenen Aerzte ein Kausalzusammenhang zwischen dem schuldhaften Unterlassen der Beklagten und dem Tode des Ehemannes der Klägerin ausgeschlossen ist.

Nr. 172. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie [1]).

Vom 19. Juni 1901. Z. 1260/1900.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. 1901. S. 2859.)

Internat. Übereink. Art. 7. Ausf.-Best. § 3 Abs. 1. — Oesterr.-Ung. Betr.-Regl. § 53

---

[1]) Übereinstimmend mit dem Erk. des Deutschen Reichsgerichts v. 6. Juli 1883. Entsch. in Civils. Bd. 10 S. 201, Eisenb. Entsch. III S. 87. Ebenso Eger, Deutsches

(alt. Regl. § 48). Die Zuschlagsgebühr (Konventionalstrafe) ist nicht nach dem Gewicht der ganzen Sendung, sondern nach dem der verbotswidrig versendeten Gegenstände zu berechnen.

„Die Zuschlagsgebühr, welche gemäss § 53 (früher 48) des österreich.-ungar. Betriebsreglements im Falle einer falschen Inhalts-Deklaration nach dem Bruttogewichte der ganzen Sendung mit 12 Kronen per Kilogramm zu berechnen ist, kann nur nach dem Gewichte der falsch deklarirten Gegenstände eingehoben werden, weshalb die mitgepackten, jedoch richtig deklarirten Gegenstände derselben Waarensendung hierbei nicht mitzurechnen sind. Die Konventionalstrafe ist nur nach jenen Waaren zu bemessen, welche laut § 53 (48) mit besonderen Vorsichtsmassregeln zu befördern gewesen wären".

Nr. 173. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 21. Juni 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 72/75. S. 623. Ziff. 21.)

Preuss. Enteign.-Ges. 11. Juni 1874 § 37. Die Zustimmung des Unternehmers ist zur Auszahlung der hinterlegten Entschädigung an die Betheiligten nicht erforderlich und dieser daher für Nachtheile (Zinsverluste) aus einer nicht entsprechend abgefassten Hinterlegungserklärung verantwortlich.

Die Stadt Berlin hat am 21. Juni 1895 bei der Hinterlegungsstelle in Berlin von dem in dem Entschädigungsfeststellungsbeschluss des Polizeipräsidiums festgesetzten Betrage die Summe von 550099 Mark 63 Pf. hinterlegt. In der Hinterlegungserklärung heisst es: Die Hinterlegung erfolge auf Grund des § 37 des Gesetzes vom 11. Juni 1874 zwecks Enteignung des den Kl. gehörigen Grundstücks wegen der auf diesem haftenden, in der Erklärung näher bezeichneten Hypotheken und weil das Antheilsverhältniss des Nebenberechtigten, Weinhändler A., an der Entschädigungssumme noch nicht feststehe. Als die Personen, an welche der Betrag ausgezahlt werden soll, sind bezeichnet: 1. der Miether Weinhändler A., 2. die Hypothekengläubiger, 3. die (näher bezeichneten B.'schen Erben als) Eigenthümer des Grundstücks. In dem Abschnitt des Formulars der Hinterlegungserklärung, dessen Ueberschrift lautet: „Etwaige sonstige Bemerkungen über die spätere Herauszahlung" ist dann noch gesagt: „Die Entschädigung kann nur mit Zustimmung aller Betheiligten zur Auszahlung gelangen". Die Kl. haben nun vorgetragen: Die Hinterlegungsstelle habe, als sie Auszahlung des hinterlegten Betrages begehrt hätten, hierzu die Einwilligung der Bekl.

Frachtr. 2. Aufl. Bd. 3 S. 240. Eisenb.-Verk.-Ordnung 2. Aufl. S. 270. Rosenthal Internat. Eisenb.-Frachtrecht S. 78. Ruckdeschel, Komment. z. Betr.-Regl. S. 37. Unrichtig Gerstner, Internat. Eisenb.-Frachtr. S. 144 und Ergänzung S. 53.

erfordert, diese aber habe solche zu ertheilen geweigert, weil nach ihrer Ansicht ihre Zustimmung zur Auszahlung gesetzlich nicht erforderlich und sie daher zu deren Ertheilung nicht verbunden sei; erst am 8. Oktober 1895 sei die Auszahlung erfolgt, weil der Finanzminister in einem Schreiben der Bekl. eine genügende Einwilligungserklärung gesehen habe. Die Kl. beanspruchen nun den Ersatz eines ihnen nach ihrer Behauptung hieraus erwachsenen, im Einzelnen näher berechneten Zinsverlustes von 4507 Mark 74 Pf. für die Zeit vom 8. Juli bis 8. Oktober 1895 von der Bekl. mit der Begründung, Bekl. hätte von vornherein die Hinterlegungserklärung so abfassen müssen, dass die Hinterlegungsstelle auch ohne ihre Zustimmung die hinterlegte Summe an die Kl. ausgezahlt hätte, da ihr aus dem Schriftwechsel mit der Hinterlegungsstelle in anderen Sachen genau bekannt gewesen sei, dass bei der gewählten Fassung der Hinterlegungserklärung die Hinterlegungsstelle Zahlung ohne ihre Zustimmung nicht leiste. Der B.R. hat diesen Anspruch der Kl. abgewiesen, das R.G. vermag indessen nicht, seiner Auffassung beizutreten.

Nr. 174. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 25. Juni 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 127. S. 2754.)

1. Eisenbahnbauten sind als ein Ganzes aufzufassen und die Entscheidung über die Zulässigkeit der hiezu gehörigen Anlagen hat mit Ausschluss jedes Instanzenzuges durch das Eisenbahnministerium zu erfolgen, welches auch über alle Einsprüche der Parteien unter Anwendung der materiellrechtlichen Bestimmungen der einschlägigen Gesetze, insbesondere auch der Wasserrechtsgesetze zu entscheiden hat.

2. Eine Bauführung verliert die Eigenschaft als Eisenbahnbau dadurch nicht, dass sie in einem Flussbette vorzunehmen ist und mit Herstellungen innerhalb desselben im Zusammenhange steht.

Die Einwendung, dass bei dem Umstande, als die Erweiterung des Bahnhofes in Eisenbrod durch Anschüttung eines Theiles des unmittelbar an denselben anstossenden Flussbettes der Iser, eines öffentlichen Gewässers, und durch entsprechende Befestigung dieses Baues geschehen soll, was die Regulirung des gegenüberliegenden rechten Flussufers zur Folge hat, und eventuell die Beeinträchtigung der Rechte und Interessen der Anrainer herbeizuführen geeignet sei, vor Ertheilung des Bauconsenses das wasserrechtliche Verfahren vor den competenten politischen Behörden durchzuführen gewesen sei, und dass insbesondere die Vorschriften der §§ 42 und 83 des böhmischen Wasserrechtsgesetzes vom 28. August 1870, L.-G.-Bl. Nr. 71, ausser Acht gelassen wurden, kann als stichhältig nicht angesehen werden, weil, wie aus den §§ 2, 6 und 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes vom 14. September 1854 und aus den §§ 4, 15, 16, 17, Absatz 4 und 19 der Verordnung vom 25. Jänner

1879 hervorgeht, für Eisenbahnbauten die besondere Bestimmung getroffen wurde, dass dieselben als ein Ganzes aufgefasst werden, und dass die Entscheidung über die Zulässigkeit oder Unzulässigkeit gewisser Anlagen und Bauführungen, mit Ausschluss eines jeden Instanzenzuges, sofort durch das Ministerium zu erfolgen hat, welches eben darum auch zugleich mit der definitiven Entscheidung über die Resultate der Begehungscommission über alle Einsprüche der Parteien unter Anwendung der für den concreten Fall massgebenden gesetzlichen Bestimmungen zu entscheiden berufen erscheint.

Diese in der Natur der Sache gelegenen Spezialbestimmungen schliessen in den Fällen, in welchen es sich um einen Eisenbahnbau handelt, zwar nicht die Anwendung der materiell-rechtlichen, wohl aber der formell-rechtlichen Bestimmungen der einschlägigen Gesetze, vorliegend des Wasserrechtsgesetzes, aus, weshalb im concreten Falle die Competenz der politischen Behörden zur Genehmigung der unmittelbar zum Zwecke der Bahnhoferweiterung vorzunehmenden Wasserbauten (§ 42 des Wasserrechtsgesetzes) und das in dem von den Beschwerdeführern bezogenen § 83 des Wasserrechtsgesetzes normirte Verfahren nicht platzgreifen kann.

Dass aber thatsächlich ein „Eisenbahnbau“ vorliegt, unterliegt wohl keinem Zweifel, da es sich um die Herstellung des Platzes zur Anbringung eines weiteren Bahnhofgeleises handelt, und verliert diese Bauführung nicht die Eigenschaft eines „Eisenbahnbaues“ dadurch, dass sie im Flussbette der Iser vorzunehmen und mit einer durch den Bau bedingten, mit demselben im nothwendigen Zusammenhange stehenden theilweisen Verlegung des gegenüberliegenden rechten Flussufers verbunden ist.

Nr. 175. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 25. Juni 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. X. Nr. 133. S. 2918.)

Eisenb.-Konzess.-Ges. vom 14. September 1854. Verord. des Hand.-Min. vom 25. Januar 1879, §§ 18, 19 und 25, und Kundm. des Hand.- und Eisenb.-Min. vom 19. Januar 1896. Die Hilfsanstalten der Eisenbahnen z. B. Gasanstalten gehören zu dem Eisenbahnunternehmen und bedürfen lediglich des Baukonsenses der Eisenbahnbehörden.

1. Der Begriff Eisenbahnunternehmung umfasst Alles, was zum Betriebe der Eisenbahn gehört und für die Bedürfnisse derselben bestimmt ist, also auch alle Hilfsanstalten für den Betrieb der Unternehmung.

2. Anstalten, in denen eine Eisenbahnunternehmung das für eigene Zwecke erforderliche Leuchtmaterial erzeugt, sind Hilfsanstalten der Eisenbahn und sind daher auf dieselben nicht die Bestimmungen der

Gewerbeordnung, sondern die besonderen Bestimmungen der Eisenbahngesetze anzuwenden.

Die Ertheilung des Bauconsenses, sowie die Controle des Betriebes solcher Anstalten obliegt den Eisenbahnbehörden. Eine Genehmigung der Betriebsanlage vom gewerbebehördlichen Standpunkte ist bei solchen Anstalten auch dann nicht erforderlich, wenn deren Betriebsführung vertragsmässig einem Dritten übertragen ist, sofern nur die Anstalt ausschliesslich den Zwecken des Eisenbahnunternehmens dient.

Nr. 176. Entsch. des französischen Kassationshofes [1]).

Vom 26. Juni 1901.

(Zeitschr. f. d. intern. Eisenb.-Transp. IX (1901). Nr. 9. S. 326.)

Wenn die Empfangsbahn eine franko aufgegebene, jedoch mit der Zoll- und Zollbehandlungsauslage belastete Sendung dem Adressaten, der schon vor der Empfangnahme die Zahlung abgelehnt hatte, dennoch ohne Vorbehalt abliefert, so kann sie nicht nachträglich Zahlung von ihm verlangen.

Eine Fabrik in Hildesheim hatte dort im Jahre 1897 mit internationalem Frachtbrief 2720 Säcke Potasche in 17 Wagenladungen franko an die Adresse der Firma Lesage-Montagne in Rœux (Pas de Calais) aufgegeben und die Fracht berichtigt. Die Sendung langte, belastet mit Fr. 548. 45 Zollauslage und Fr. 310. 70 Kosten für Magazinierung an der Grenzzollstätte, an ihrer Bestimmungsstation an. Irrtümlicherweise lieferten die Stationsangestellten das Gut dem Adressaten ab, ohne Bezahlung jener Beträge von ihm zu verlangen. Nachträglich holte die Nordbahn das Zahlungsbegehren nach. Der Empfänger lehnte dasselbe ab, weil er die Ware franko Rœux gekauft habe.

Die Nordbahn erhob beim Handelsgericht Arras gegen den Empfänger unter Berufung auf Art. 17 I. U. Klage auf Bezahlung der Fr. 859. 15, und der Beklagte beantragte Abweisung der Klage und wies nach, dass er schon vor Ankunft der Sendung, als er von der Belastung derselben mit dem Zolle und den Kosten der Zollbehandlung Kenntnis erhalten, erklärt hatte, er werde diese Beträge nicht bezahlen, und dass der Bahn diese Weigerung schon vor der Ablieferung bekannt war. Das Handelsgericht wies die Klage mit Urteil vom 18. April 1898 ab. Am 26. Juni 1901 verwarf der Kassationshof die von der Nordbahn erhobene Nichtigkeitsbeschwerde, und zwar gestützt auf den erwähnten, vom Beklagten geleisteten Nachweis.

---

[1]) Falls nicht interne gesetzliche Bestimmungen die Nachforderung der Zollbeträge verbieten, erscheint die Abweisung der Klage nach den Vorschriften des Internat. Übereink. nicht gerechtfertigt. Vgl. Art. 17 u. Art. 23 Abs. 2 Satz 2 l. c.

Nr. 177. Entsch. des Oberlandesgerichts Stuttgart.
1. Civil-Senat. Vom 28. Juni 1901.

(D. Jur.-Zeitg. VI. Nr. 21. S. 487.)

D. H.G.B. § 459 Ziff. 5 und Abs. 2, 3. Verk.-Ordn. § 77 Ziff. 5 und Abs. 2, 3. Beim Transport lebender Thiere gehören unruhige Bewegungen derselben beim Rangiren zu den besonderen Gefahren, für deren Folgen die Eisenbahn nicht haftet.

Bei einem auf der Eisenbahn erfolgten Transport von Vieh des Kl. sind einige Kühe und ein Farren verletzt worden, so dass sie getötet werden mussten. Diesen Schaden hat Kl. von der Eisenbahnverwaltung mit der Behauptung ersetzt verlangt, die Verletzungen seien durch einen aussergewöhnlich heftigen Rangierstoss erfolgt. Die Klage ist abgewiesen worden. Nach § 459 Ziff. 5 H.G.B. u. § 77 Ziff. 5 der Verkehrsordnung haftet die Eisenbahn nicht für den Schaden, der aus der mit der Beförderung lebender Tiere für diese verbundenen besonderen Gefahr entstanden ist, wobei — nach Abs. 2 des § 459 —, falls der Schaden aus dieser Gefahr entstehen konnte, vermutet wird, dass er hieraus entstanden ist. Die besondere Gefahr besteht in dem eigentümlichen Verhalten dieser lebendigen Beförderungsgegenstände gegenüber dem Verlauf der Beförderung mit seinen Zwischenfällen, u. a. darin, dass sich die Tiere durch eigene Bewegungen in dem engen Raum, zumal wenn sie durch die Fahrt unruhig und aufgeregt werden, verletzen oder durch Stösse des Wagens zu Fall kommen, zusammenstossen u. dgl. und sich dadurch verletzen. Aus dieser Gefahr konnte der eingetretene Schaden entstehen. Die Ansicht des Kl., die Eisenbahn habe nur die Gefahr nicht übernommen, die mit dem regelmässigen Betrieb der Beförderung lebender Tiere verbunden sei, hafte dagegen für die in einem ungewöhnlich starken Rangierstoss liegende Gefahr, findet im Wortlaut des Gesetzes keine Stütze, und es kommt in Betracht, dass auch einem solchen aussergewöhnlichen Betriebsereignis gegenüber lebende Tiere weniger widerstandsfähig sind als andere Beförderungsgegenstände. Jedenfalls fehlt aber der Beweis, dass ein aussergewöhnlicher Rangierstoss den Schaden verursacht hat, angesichts der Thatsache, dass kein Schaden an einem Eisenbahnwagen wahrgenommen und das Vieh in andern Wagen unversehrt geblieben ist; die eingetretenen Verletzungen können ganz wohl dadurch entstanden sein, dass in Verbindung mit einem gewöhnlichen Rangierstoss die Tiere in Bewegung und Unruhe geraten sind, sich gestossen und geschlagen haben, zum Teil niedergefallen sind u. dgl.

Nr. 178. Entsch. des Handelsgerichts Cannes.
Vom 30. Juni 1901.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 1. S. 19.)

Die Einrede der höheren Gewalt bei einem Versäumnissanspruch ist nicht begründet, wenn das hindernde Ereigniss vorausgesehen und abgewendet werden konnte.

Unter höherer Gewalt versteht man ein Ereignis, das trotz angewendeter Sorgfalt nicht vorausgesehen werden kann. Nun ergibt sich aber aus dem Untersuchungsbericht des staatlichen Kontrollbeamten, Herrn Martineau, vom 23. Dezember 1900, dass das Ereignis längst vorauszusehen war. Nach diesem Berichte haben an der Brücke von Agay schon seit einer nicht genauer bestimmbaren Zeit solche Verbiegungen stattgefunden. Nach dem nämlichen Berichte waren an den Backsteinmauern der beiden äusseren Pfeiler, sowohl desjenigen auf der Land- als desjenigen auf der Meerseite, Risse entdeckt worden und fanden sich solche mit Cement verstrichene Risse zur Zeit der behördlichen Untersuchung noch vor. Es muss als etwas Ausserordentliches und ausserdem als eine grosse Unvorsichtigkeit erklärt werden, dass sich die Bahngesellschaft damit begnügte, die Risse mit Cement auszustreichen, ohne die Brücke zu stützen und sie sofort mittelst der nötigen Reparaturen in vollständig betriebssichern Zustand zu bringen. Da dies nicht geschah, so musste sich die Brücke notwendig früher oder später verbiegen, sei es bei Hochwasser, sei es bei starker Belastung durch zwei die Brücke gleichzeitig befahrende Züge, oder aus irgend einer anderen Veranlassung.

Thatsächlich bildet nach dem amtlichen Berichte die letzte Ursache der Verbiegung der Umstand, dass am 28. und 29. November 1900 Hochwasser eintrat, mit grösster Gewalt die sämtlichen grossen Steinblöcke, welche vor einigen Jahren zum Schutze der Pfeiler vorderhalb derselben versenkt worden waren, wie Sandkörner wegspülte, so dass die Pfeiler tief unterwaschen wurden.

Wenn sich solches am 28. und 29. November zutrug, so musste man notwendig voraussehen, dass der Viadukt binnen kurzem aus seiner Lage werde verrückt werden.

Mindestens 12 Tage lang blieb jedoch die Bahngesellschaft vollständig unthätig, während man doch augenblicklich einige provisorische Verstärkungen hätte anbringen sollen. Wäre letzteres geschehen, so hätte sich die Brücke gar nicht oder jedenfalls nicht so stark verbogen, dass, wie es dann geschah, der Verkehr über dieselbe vollständig eingestellt werden musste.

Aber auch abgesehen von alledem, wäre es möglich gewesen, das

Fass Wein innerhalb der reglementarischen Lieferfrist nach Cannes zu befördern.

Die Bahngesellschaft ist also schadenersatzpflichtig.

Nr. 179. Entsch. des Oberlandesgerichts Dresden.
Vom 2. Juli 1901.

(Das Recht. Jahrg. 1901. Nr. 21. S. 545.)

Zu § 1 Haftpflichtges. vom 7. Juni 1871. Eine zu hohe Fahrgeschwindigkeit der Lokomotive ist dann nicht als kausal für einen Unfall anzusehen, wenn das eigene Verschulden des Verletzten derart war, dass er auch bei langsamem Fahrtempo überfahren worden wäre.

Mochte auch der Lokomotivführer schuldhafterweise zu schnell angefahren kommen, so erhöhte dies die Gefahr für den Kläger, selbst wenn man seine Taubheit in Rücksicht zieht, nur unerheblich. Er hätte ihr leicht ausweichen können, wenn er die für ihn als nur viersinnigen Menschen doppelt gebotene Vorsicht bei der Ueberschreitung eines Bahngleises einigermassen bethätigt hätte. Dass er, wenn er an ein zu überschreitendes Bahngleis kommt, Umschau hält, muss von ihm verlangt werden. Hätte er nur ein einziges Mal auf- und um sich geblickt, so musste er das Herannahen der Lokomotive sehen. Dann aber wäre der Unfall zweifellos nicht eingetreten. Denn so gross war die Geschwindigkeit nicht, dass er dem Ueberfahrenwerden nicht mehr hätte entgehen können. Er brauchte nur entweder seinen Schritt etwas zu beschleunigen, um noch ungefährdet über das Gleis zu kommen, oder einfach stehen zu bleiben. Hemmen konnte er seine Vorwärtsbewegung noch in dem Augenblicke, wo er den Fuss zum Beschreiten des Gleises erhob, und vor diesem Augenblicke musste er trotz seiner Taubheit bei nur einiger Aufmerksamkeit auch eine in denkbar schnellstem Laufe befindliche Lokomotive bemerken.

Nr. 180. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.
Vom 4. Juli 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 132. (Beilage.))

Der Charakter der nach dem zweiten Hauptstücke des Personalsteuergesetzes vom 25. Oktober 1896 R.G.Bl. Nr. 220 zu entrichtenden Erwerbssteuer und die als Besteuerungsgrundlage dienenden Faktoren.

I. Die von den der öffentlichen Rechnungslegung unterworfenen Unternehmungen nach den Bestimmungen des zweiten Hauptstückes des Gesetzes vom 25. October 1896, R.-G.-Bl. Nr. 220, betreffend die directen Personalsteuern, zu entrichtende Erwerbsteuer ist eine Ertrags-(Objects-) und nicht eine Einkommen-(Subjects-)Steuer.

II. Die bilanzmässigen Ueberschüsse der genannten Unternehmungen sind demzufolge nur insoweit die Besteuerungsgrundlage für die von diesen Unternehmungen zu entrichtende Erwerbsteuer zu bilden geeignet, als dieselben den Reinertrag der Unternehmung zum Ausdrucke bringen.

III. Die in den §§ 94 und 95, l. c., enthaltene Aufzählung der den bilanzmässigen Ueberschüssen hinzuzurechnenden, bezw. von denselben in Abzug zu bringenden Posten ist keine erschöpfende, keine taxative.

IV. Die seitens der sub I bezeichneten Unternehmungen von jenen Liegenschaften, deren Reinerträgniss gemäss § 95, lit. b, l. c., aus der Besteuerungsgrundlage ausgeschieden wurde, zu entrichtenden Realsteuern bilden keine anrechenbare Abzugspost.

V. Von dem für die vorstehend sub IV angeführten Liegenschaften entrichteten Gebührenäquivalente bildet nur jener Theilbetrag des letzteren eine abrechenbare Abzugspost, welcher der den Catastralrein-, bezw. Hauszinsertrag übersteigenden Quote des factischen Reinertrages dieser Liegenschaften entspricht.

VI. Die von der Unternehmung bestrittenen Couponstempel- und Côtegebühren sind Betriebsausgaben, und daher als anrechenbare Abzugsposten zu behandeln.

VII. Die zur Verzinsung und Tilgung des Anlagecapitales heimfälliger oder mit einem bestimmten Zeitpunkte erlöschender Unternehmungen aus den Erträgnissen derselben verwendeten Beträge sind im Allgemeinen in die Besteuerungsgrundlage einzubeziehen, und können bei der Erwerbsteuerbemessung nicht als anrechenbare Abzugsposten behandelt werden.

VIII. Das Zinsenerträgniss der im allgemeinen Reservefonds der Unternehmung hinterlegten eigenen Schuldverschreibungen ist gemäss § 97, Abs. 3, l. c., auch dann dem steuerpflichtigen Jahreserträgniss der Unternehmung zuzurechnen, wenn dieses Zinsenerträgniss für die Zwecke einer neben dem steuerpflichtigen Unternehmen betriebenen steuerfreien Unternehmung verwendet wurde.

IX. Die von einer Unternehmung auf Grund der bisherigen Steuergesetze entrichtete Erwerbsteuer und Einkommensteuer erster und dritter Classe ist auch dann mit dem vollen, thatsächlich zur Vorschreibung gelangten Betrage bei der Erwerbsteuerbemessung in Anschlag zu bringen, wenn die betreffende Unternehmung auf das ihr nach Art. II der Einführungsbestimmungen zum Personalsteuergesetze gegenüber den Besitzern der von ihr emittirten Prioritätsobligationen zustehende Steuerabzugsrecht Verzicht geleistet hat.

Nr. 181. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.
2. Senat. Vom 5. Juli 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 18. S. 200.)

Grundsätze, nach denen das gemeindesteuerpflichtige Einkommen des Eisenbahnfiskus zu vertheilen ist, wenn sich eine Betriebsstätte, Station u. s. w., innerhalb deren Ausgaben an Gehältern und Löhnen erwachsen, über den Bezirk mehrerer Gemeinden erstreckt.

Die Grundsätze, nach denen eine Vertheilung des gemeindeeinkommensteuerpflichtigen Einkommens in Fällen der vorliegenden Art vorzunehmen ist, umschreibt das Kommunalabgabengesetz (§ 47 lit. b. Abs. 2), wie folgt:

„Erstreckt sich eine Betriebsstätte, Station u. s. w., innerhalb deren Ausgaben an Gehältern und Löhnen erwachsen, über den Bezirk mehrerer Gemeinden, so hat die Vertheilung nach Lage der örtlichen Verhältnisse unter Berücksichtigung des Flächenverhältnisses und der den betheiligten Gemeinden durch das Vorhandensein der Betriebsstätte, Station u. s. w. erwachsenen Kommunallasten zu erfolgen“.

Welche Bedeutung dieser Vorschrift zukommt, ist in der Entscheidung vom 9. Februar 1900 (Entsch. d. OVG. Bd. XXXVI S. 53 ff.) näher klargelegt worden. Nach den Ausführungen daselbst verlangt das Gesetz für die Vertheilung zwei Faktoren (Theilungsmassstäbe), die jeder für sich und beide im Verhältniss zu einander gewürdigt werden müssen. „Flächenverhältniss“ einerseits und „erwachsene Kommunallasten“ andererseits sind ziffermässig feststellbar. Ihre Ziffern sind aber nicht ohne Weiteres verwendbar; vielmehr sind sie nur als Unterlagen für die Vertheilung und zwar in ihrer relativen (zweckmässig in Prozentziffern auszudrückenden) Bedeutung zu benutzen. Dabei ist aber dem billigen Ermessen und der Würdigung der gesammten örtlichen Verhältnisse im gegebenen Falle die Beurtheilung darüber vorbehalten, ob das gleiche, event. welches Gewicht der räumlichen Ausdehnung der Betriebsstätte im Verhältniss zu der durch ihr Vorhandensein veranlassten Vermehrung der Kommunallasten zukommt. Für eine Frage des billigen Ermessens lassen sich selbstverständlich keine allgemeinen und unter allen Umständen zu beachtenden Regeln aufstellen; immerhin aber — so ist am angeführten Orte ausgesprochen — wird es in der Mehrzahl der Fälle, soweit keine abnormen Verhältnisse in Betracht kommen, angemessen sein, von dem zu vertheilenden Einkommen ebensoviel nach der Fläche wie nach den Lasten vertheilen. Weiter aber ergiebt sich aus dem Gesetz, das die beiden zu Grunde zu legenden Faktoren (Theilungsmassstäbe) in selbständiger Bedeutung nebeneinander nennt, die Nothwendigkeit, jeden der beiden Faktoren für sich zu beziffern,

insbesondere dann, wenn eine Berücksichtigung mehrerer, das Flächenverhältniss schärfer ausprägender Spezialmomente für angemessen erachtet wird (vergl. das Urtheil vom 5. Oktober 1898 — Entsch. d. OVG. Bd. XXXIV S. 110 und Nöll, das Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893, 3. Aufl. S. 169). Soll also in dem Flächenverhältnisse neben der einfachen Quadratmeterzahl auch der Umfang der bebauten Fläche (sei es nach Flächenraum, nach Kubikinhalt oder nach der Zweckbestimmung) zur Geltung kommen, so sind alle die nach diesen Gesichtspunkten ermittelten Prozentualziffern untereinander dergestalt in Beziehung zu bringen, dass schliesslich nur ein einziges, in zwei Ziffern ausgedrücktes Verhältniss in Rechnung gestellt werden kann.

Nr. 182. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 9. Juli 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 78/80. S. 664. Ziff. 39.)

§ 14 Preuss. Eisenb.-Gesetz v. 3. Nov. 1838. § 14 Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874. § 7 Ges. v. 28. Februar 1843. Die Entscheidung über Schutzeinrichtungen liegt nur bei der Anlage bezw. Feststellung der Projekte von Eisenbahnen den Bezirksregierungen (Bezirksausschüssen) ob. Ueber die Frage, ob demnächst der Eisenbahnunternehmer die bez. Pflicht erfüllt bezw. sich aus der sonstigen Sachlage ein Entschädigungsanspruch ergiebt, entscheidet das Gericht.

Wenn der Bekl. geltend macht, dass über seine etwaige Verpflichtung zur Unterhaltung der bei Anlage der Eisenbahn zur Sicherung der Nachbargrundstücke getroffenen Einrichtungen, also auch zur Beseitigung der das Durchlassprofil verengenden Verlandungen gemäss § 14 des Enteignungsgesetzes ausschliesslich die Bezirksregierung und nicht die Gerichte zu entscheiden hätten, so erscheint die Bezugnahme auf diese Bestimmung zunächst schon um deswillen verfehlt, weil die in Frage stehende Unterhaltspflicht des Bekl. nicht auf den § 14 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juli 1874, sondern auf den § 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, welches insoweit neben dem Enteignungsgesetz in Kraft geblieben ist (vergl. Entsch. des R.G. in Civilsachen Bd. 32 S. 285), gegründet wird. Uebrigens ist sowohl nach dem § 14 des Gesetzes von 1838 als nach § 14 des Enteignungsgesetzes den Regierungen nur bei der Anlage der Eisenbahn bezw. der Feststellung der Projekte die Bestimmung der Einrichtung und Unterhaltung derjenigen Anlagen überwiesen, welche zum Schutze der Nachbargrundstücke für nothwendig erachtet werden. Ueber die Frage, ob demnächst der Eisenbahnunternehmer dieser Verpflichtung nachgekommen ist, bezw. ob aus der sonstigen Sachlage sich ein Entschädigungsanspruch der benachbarten Grundeigenthümer ergiebt, ist die an sich den Gerichten, als lediglich dem Gebiete des Privatrechts angehörend,

obliegende Entscheidung denselben durch die bezogenen Vorschriften nicht entzogen. Auch die Verweisung des Bekl. in dieser Richtung auf den § 7 des Gesetzes über die Privatflüsse betreffend die Verpflichtung der Uferbesitzer zur Räumung der Privatflüsse und die desfalls von den Polizeibehörden zu treffenden Anordnungen ist verfehlt, weil hier nicht die öffentlichrechtliche Verbindlichkeit der Ufereigenthümer als solcher, auf welche der § 7 cit. allein sich bezieht, in Frage steht.

Nr. 183. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes. Vom 10. Juli 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 148. S. 3579.)

1. Den Eisenbahnbehörden steht in jedem Zeitpunkte das Recht zu, im Interesse der öffentlichen Sicherheit den Bahnunternehmungen Aufträge zu ertheilen, welche über die in der Concession oder im Bauconsense gestellten Bedingungen hinausgehen; das aus der Concession oder aus dem Bauconsense erwachsende Recht auf Ausführung der Bahn steht diesem Rechte der Eisenbahnbehörden nicht entgegen.

2. Die Eisenbahn-Unternehmungen sind verpflichtet, solche Sicherheitsvorkehrungen vorzunehmen, ohne dass sie hiefür eine Entschädigung in Anspruch nehmen könnten.

Gemäss § 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung muss behufs Erwirkung der Bewilligung zur Betriebseröffnung auf einer Bahn commissionell constatirt werden, dass vermöge der Constructionsart der Bahn und der Beschaffenheit und Menge der für den Bahnbetrieb vorhandenen Gegenstände ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann. Insbesondere muss nachgewiesen werden:

lit. c) dass für die Erfordernisse zur Verhütung von Unglücksfällen die nöthige Vorsorge getroffen sei,

lit. d) dass die bei etwa eintretenden Unglücksfällen zur Unterstützung, Rettung und Abwendung grösserer Gefahren dienlichen Mittel in hinreichender Menge und gehöriger Beschaffenheit vorhanden seien.

Dieser ganz allgemeine Wortlaut lässt keine andere Deutung zu, als dass der Betrieb auf einer concessionirten Eisenbahn oder Eisenbahnstrecke nur eröffnet werden kann, wenn alle Erfordernisse erfüllt sind, um Unglücksfälle zu verhüten oder bei Unglücksfällen die Unterstützung und Rettung zu erleichtern oder grössere Gefahren abzuwenden. Dagegen kann auch nicht angeführt werden, dass gemäss § 1 die Bewilligung zur Eröffnung der Bahn einzuholen ist, wenn der Bau derselben „nach dem von den Behörden genehmigten Projecte" vollendet ist. Denn mit dieser Bestimmung ist nur gesagt, dass eben der Bau vollkommen projectsgemäss und vollendet sein muss, ehe um die Bewilligung zur Betriebseröffnung überhaupt eingeschritten werden kann; was aber von den Behörden anlässlich der über das Ansuchen um die Bewilligung zur Betriebseröffnung abgeführten Commission behufs Ge-

währleistung der vollständigen Sicherheit des Verkehres auf der Eisenbahn angeordnet werden kann, ist keinesfalls beschränkt auf dasjenige, was im Projecte dargestellt ist, sondern es darf eben gemäss § 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung die Genehmigung zur Betriebseröffnung überhaupt nur dann ertheilt werden, wenn ein regelmässiger, ungestörter und sicherer Betrieb mit vollem Grunde erwartet werden kann.

Die Gemeinde Wien behauptet nun weiter, dass, wenn selbst dem § 2 der Eisenbahn-Betriebsordnung diese Auslegung gegeben würde, derselbe derogirt erscheine durch die Bestimmungen des Eisenbahn-Concessionsgesetzes und weist diesbezüglich insbesondere auf die §§ 6, 9 und 10 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, hin.

Aus dem § 6, wonach, bevor das Ansuchen um die Concession zum Baue einer Eisenbahn der Allerhöchsten Schlussfassung unterzogen werden kann, sorgfältig zu prüfen ist, ob das Bauwerk selbst und dessen Einzelheiten nichts enthalten, was mit den bestehenden Gesetzen, mit den öffentlichen Rücksichten und mit den bereits erworbenen Privatrechten nicht im Einklange wäre, ist für den Rechtsstandpunkt der Gemeinde gar nichts abzuleiten; denn hiemit ist nur gesagt, dass schon vor Erwirkung der Concession die erwähnte Prüfung vorgenommen werden muss. Dass aber die Eisenbahnbehörden nicht auch berechtigt wären, nach der Concessionsertheilung, wenn es sich um die wirkliche Ausführung der Bahn handelt, alle jene Sicherheitsmassregeln vorzuschreiben, welche die öffentlichen Rücksichten erheischen, folgt aus dieser Bestimmung nicht und ebensowenig aus den §§ 9 und 10.

Ersterer handelt von den mit der concessionirten Anlage einer Eisenbahn der Regel nach verbundenen Rechten. Die Gemeinde Wien vermeint, aus der Bestimmung der lit. d dieses Paragraphen, wonach die Unternehmung durch die Concession das Recht erlangt, auf der erbauten Eisenbahn Personen und Sachen zu befördern, folge, dass, was nicht schon in der Concession vorgeschrieben ist, später, wenigstens ohne Entschädigung, nicht vorgeschrieben werden könne.

Dass diese Anschauung unrichtig ist, liegt auf der Hand, denn es kann aus der Bestimmung des § 9, lit. d, nicht abgeleitet werden, dass die concessionsmässige Ausführung der Bahn sofort die Bewilligung zur Eröffnung des Betriebes im Gefolge haben müsse, weil ja das Eisenbahn-Concessionsgesetz überhaupt Bestimmungen hinsichtlich des Betriebsconsenses nicht enthält, sondern diesbezüglich die kaiserliche Verordnung vom 16. November 1851, mit welcher die Eisenbahnbetriebsordnung erlassen wurde, unberührt gelassen hat.

Was aber den § 10 des Eisenbahn-Concessionsgesetzes betrifft, so

ist gerade hier eine Reihe von Verpflichtungen angeführt, welche die concessionirten Eisenbahnunternehmungen gegenüber der staatlichen Verwaltung nicht nur vor Eröffnung, sondern auch in der Folge während des Betriebes jederzeit zu erfüllen haben. Insbesondere verlangt lit. a ausdrücklich, dass die Eisenbahnunternehmungen beim Baue der Bahn selbst und der einzelnen Objecte die allgemeinen Bau-, sowie die ihnen etwa ertheilten besonderen Vorschriften genau zu erfüllen haben, und sub lit. f. wird die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, bei dem Betriebe der Eisenbahn sich vollkommen den bestehenden Vorschriften über den Eisenbahnbetrieb zu fügen.

Diese beiden Bestimmungen lassen keinen Zweifel darüber aufkommen, dass das aus der Concession oder aus dem Bauconsense dem Concessionär erwachsende Recht auf Ausführung der Bahn keineswegs dem Rechte der Eisenbahnbehörden entgegensteht, in jedem Zeitpunkte einzuschreiten, wenn die Rücksicht auf die öffentliche Sicherheit besondere Vorkehrungen im Eisenbahnbetriebe erfordert. Auch nach dem Artikel XVII des Gesetzes über Bahnen niederer Ordnung vom 31. December 1894 ist die staatliche Einflussnahme auf den Bau und Betrieb der Kleinbahnen unter Z. 2 zur Wahrung der sicherheitspolizeilichen Rücksichten gewährleistet, und zwar ohne jede Beschränkung, so dass also auch hienach die Eisenbahnbehörden zu jeder Zeit, sei es nach dem Ertheilen des Bauconsenses, sei es nach der Betriebseröffnung, die erforderlichen Sicherheitsmassregeln zu treffen berufen sind.

Nr. 184. Entsch. des Handelsgerichts Antwerpen.

Vom 25. Juli 1901.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 1. S. 10.)

Internat. Übereink. Art. 7. Verantwortlichkeit des Absenders für unrichtige Angaben im Frachtbriefe.

Der Absender M. in Antwerpen hatte am 23. Juli 1898 an B. in Périgneux (Frankreich) eine Kiste Trüffeln unter der unrichtigen Angabe „frisches Gemüse“ aufgegeben. Am 12. Oktober 1898 lud die französische Zollbehörde nach Vorschrift des einschlägigen französischen Gesetzes denjenigen Beamten der französischen Nordbahn-Gesellschaft, welcher das für die Zollbehörde bestimmte Verzeichnis der zu verzollenden Transportgegenstände ausgestellt hatte, als Beklagten vor den Friedensrichter mit dem Rechtsbegehren, dass die Kiste nebst Inhalt konfisziert und der Beklagte zu einer Busse von Fr. 100 verurteilt werde. Die Nordbahn-Gesellschaft verkündigte dem Absender den Streit (recours en garantie). Er erschien jedoch nicht zur Gerichtsverhandlung. Der Friedensrichter gab dem Rechtsbegehren der Zollverwaltung Folge

und verurteilte gleichzeitig Herrn Malrait als Regressbeklagten zur Schadloshaltung des Beklagten für alle Kosten und Auslagen.

Die belgische Staatsbahn (als Cessionärin der Nordbahn-Gesellschaft) erhob alsdann beim Handelsgericht in Antwerpen Klage gegen den Absender auf Zahlung dieser Kosten und Auslagen im Gesamtbetrage von Fr. 230,65.

Das Handelsgericht verurteilte Herrn Malrait gemäss dem Rechtsbegehren. Es sei, so lautet die Urteilsbegründung, durch das friedensrichterliche Erkenntnis genügend festgestellt, das eine unrichtige Inhaltsangabe vorliege. Wenn auch für den belgischen Richter diese Feststellung durch den französischen Richter nicht formell res judicata bilde und jener in Sachen von sich aus zu befinden habe, so genüge ihm doch jenes französische Urteil zur eigenen Rechtsfindung. Der Schaden, den die Eisenbahn erlitten, sei offenbar durch die ungenaue Inhaltsangabe im Frachtbriefe verursacht worden, und der Absender sei gemäss Art. 7 und Art. 10 I. U. schadenersatzpflichtig.

Nr. 185. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 3. September 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XIV. Nr. 128. S. 2782.)

I. Die als „unübertragbar“ bezeichneten Eisenbahn-Monatskarten sind keine Inhaberpapiere wie etwa die einfachen Eisenbahn-Fahrkarten; die Erwerber der Eisenbahn-Monatskarten sind daher nicht berechtigt, dieselben zu veräussern oder jemand anderem zu übertragen.

II. Die Benützung einer fremden Eisenbahn-Monatskarte zur Erschleichung der Beförderung auf der Eisenbahn fällt demnach unter die Bestimmungen der §§ 197, bezw. 461 St.-G.

Wie aus der Natur der Sache hervorgeht und in einer Note des k. k. Eisenbahnministeriums auch bestätigt wird, erfolgt die Ausstellung der Monatskarten nur über Bestellung der Parteien, wobei für die Preisbildung die durchschnittliche Anzahl von Fahrten, welche von einer und derselben Person in einem Monate normaler Weise gemacht werden kann, zur Grundlage dient. Dies hat selbstverständlich eine bedeutende Reduction des Preises für alle in der bestimmten Strecke während eines Monates überhaupt möglichen Fahrten zur Folge. An diese Preisbegünstigung wird seitens der Bahnverwaltung die Bedingung der Unübertragbarkeit der Monatskarte geknüpft.

Durch den mit der Bahnverwaltung abgeschlossenen Vertrag begibt sich der Erwerber der Monatskarte, da er sich durch deren Entgegennahme den darin ersichtlich gemachten Bedingungen unterwirft, des Rechtes, die Karte zu veräussern oder an jemand anderen zu übertragen.

Die Ansicht des Erstrichters, der Inhaber einer Eisenbahn-Monatskarte sei nach allgemeinen Rechtsgrundsätzen sie zu veräussern berechtigt, ist somit eine offenbar irrige.

Unrichtig ist auch die Anschauung, die Bahnverwaltung werde durch die Uebertragung der Monatskarte, bezw. deren Benützung durch eine andere als die in derselben benannten Person nicht geschädigt.

Liegt dem Preise der Monatskarte ein Wahrscheinlichkeitscalcul zu Grunde und hat deshalb die Bahnverwaltung mit dem Erwerber derselben deren Unübertragbarkeit vereinbart, so hat jede dritte Person Anspruch auf Beförderung nur dann, wenn sie eben den gewöhnlichen Fahrpreis erlegt. Die Monatskarte verpflichtet die Bahnverwaltung nicht zur Beförderung jeder beliebigen Person, und ist daher die Rechtsansicht unrichtig, die Bahnverwaltung habe, wenn sie den Johann B. von Eger nach Franzensbad beförderte, nur dasjenige geleistet, was zu leisten sie ohnehin verpflichtet war.

Johann B. hätte, um von Eger nach Franzensbad befördert zu werden, von rechtswegen den für diese Strecke entfallenden Fahrpreis an die Bahnverwaltung voll bezahlen müssen, und erschlich er seine Beförderung ohne Entgelt, so hat er die Bahnverwaltung eben um diesen Fahrpreis geschädigt. Auf das Entgelt für die thatsächlich erfolgte Leistung hatte das Bahnunternehmen rechtlichen Anspruch; wenn Johann B. diesen Anspruch zu umgehen und sich der Zahlung des Fahrpreises zu entziehen suchte, so handelte er in offenbarer Schädigungsabsicht.

Dass ihm die „Unrechtmässigkeit seines Vorgehens nicht zum Bewusstsein kam“, kann wohl nur so viel bedeuten, als dass er sein Unrecht als solches nicht erkannte. Allein dieser Rechtsirrthum vermag ihn nach dem Grundsatze der §§ 3, 233 und 238 St.-G. nicht zu entschuldigen; nur wenn er — wie dies lediglich bezüglich des Georg B. festgestellt erscheint — von der vereinbarten Unübertragbarkeit der Karte keine Kenntniss gehabt hätte, könnte eventuell der Strafausschliessungsgrund des § 2c St.-G. in Frage kommen.

Auch das Deliktsmerkmal der List war nicht von vorneherein auszuschliessen. Dass Johann B. sich der Controle der Fahrlegitimation unterwarf, ist hiefür keineswegs entscheidend; dies musste er thun, wenn er überhaupt befördert werden wollte. Zu erwägen bleibt aber immerhin, dass bei grossem Andrange der Reisenden die Fahrkartencontrole nicht immer mit der erforderlichen Genauigkeit vorgenommen werden kann, wie denn auch Johann B. die Perronsperre am Bahnhofe in Eger trotz ausgeübter Fahrkartencontrole mit seiner auf eine Frauensperson lautenden Monatskarte unbeanstandet passirte.

Nr. 186. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 17. September 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 87/88. S. 726. Ziff. 22.)

Reichshaftpfl.-Ges. § I. Haftpflichtig ist Derjenige, welcher die Konzession zum Bahnbau erwirkt und den Bau veranlasst hat, als Betriebsunternehmer nur dann, wenn er auch für eigene Rechnung den Bahnbetrieb führt. Der Bauunternehmer ist nicht Unternehmer des Bahnbetriebs und kann für Schäden aus Verschuldung nur nach allgemeinem bürgerlichen Rechte in Anspruch genommen werden.

Als Betriebsunternehmer ist dabei in Uebereinstimmung mit dem Sprachgebrauch des R.-H.-G. und des Unfallversicherungsgesetzes derjenige anzusehen, für dessen Rechnung der Betrieb erfolgt — vergl. Entsch. des R.-G. Bd. 1 S. 280, Bd. 12 S. 145, Bd. 38 S. 92, 93 —. Hiernach ist die Haftung des Kreises Kehdingen aus diesem Gesichtspunkt zu Unrecht vom B.-G. angenommen. Der Kreis hatte zwar die Konzession zum Bahnbau erwirkt und den Bau der Bahn veranlasst, er war aber nicht selbst Betriebsunternehmer, da er durch den Bau und Betriebsvertrag vom 24. März 1898 zu der im Kostenanschlag vom 12. März 1898 berechneten Summe von 1550000 Mark den Bau und Betrieb an H. und C. als Unternehmer übertragen hatte, welche auch den Betrieb der fertig gestellten Kreisbahn auf 15 Jahre behalten und völlig selbständig führen sollten. Hierdurch hatte der Kreis Kehdingen, soweit der Bau und Betrieb in Frage steht, die Ausübung der aus der Konzession des Bahnbaues folgenden Rechte auf H. und C. übertragen und konnte er daher nicht als Betriebsunternehmer angesehen und nicht ohne Weiteres für Schäden haftbar gemacht werden, welche aus der Gefährlichkeit des Bahnbetriebes folgen. Solche Haftung kann auch nicht aus § 6 der Genehmigungsurkunde hergeleitet werden, welcher bestimmt, dass der Kreis für alle durch Ausführung des Bauplanes entstehenden Benachtheiligungen Dritter nach dem Gesetze Ersatz zu leisten habe. Diese Vorschrift kann nur auf Enteignungsansprüche und ähnliche Forderungen bezogen werden, nicht auf Ansprüche der vorliegenden Art, für welche nach dem Gesetz der Betriebsunternehmer oder derjenige haftet, welcher durch persönliches Verschulden einen Schaden herbeigeführt hat. Ein besonderes, die Haftung für den Klageanspruch begründendes, Verschulden des Kreises ist nicht behauptet, und war hiernach seiner Revision durch Wiederherstellung des klagabweisenden ersten Urtheils Folge zu geben. Auch der Mitbekl. K. erscheint nicht als Betriebsunternehmer der Kl. gegenüber für den eingeklagten Schaden haftbar. Wenn er auch nach dem § 13 des mit H. und C. abgeschlossenen Vertrages Bauarbeiten übernommen und zu leiten oder durch einen sachverständigen Vertreter leiten zu lassen

hatte, so war er doch nicht Betriebsunternehmer des Bahnbetriebes, welcher nicht für seine Rechnung, sondern für Rechnung von H. und C. erfolgte, und aus der diesen gegenüber im genannten § 13 kontraktlich übernommenen Haftung folgt ein direkter Klaganspruch Dritter gegen ihn nicht. Es kann daher nur in Frage kommen, ob K. wegen Verschuldens nach den Grundsätzen der actio negatoria oder legis Aquiliae in Anspruch genommen werden konnte.

Nr. 187. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 17. September 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 9. S. 381.)

Um nach § 85 c St.-G. verantwortlich zu werden, muss der Thäter im Zeitpunkte der Thatverübung erkannt haben, dass dieselbe wider einen in der Gesetzesstelle erwähnten Gegenstand gerichtet sei.

Das Urtheil stellt fest, dass der vom Beschwerdeführer boshafter Weise beschädigte Zaun die Bestimmung hatte, das Umgehen der geschlossenen Eisenbahnschranken und die Ueberschreitung des Bahngeleises zu verhindern, dass er somit eine Eisenbahnanlage gebildet hat. Bei dieser Feststellung kann es allerdings darauf nicht mehr ankommen, ob durch die Beschädigung thatsächlich eine Gefahr herbeigeführt werden konnte oder herbeigeführt worden ist.

Da jedoch zu jedem Verbrechen gemäss § 1 St.-G. böser Vorsatz erforderlich ist, da in diesem Vorsatz auch jene thatsächlichen Momente einzubeziehen sind, welche die Zurechnung der — sonst nur als Uebertretung qualificirten — Strafthat voraussetzt, der Gerichtshof aber zu der Frage, ob der Beschwerdeführer den in Rede stehenden Zaun als eine zur Eisenbahn gehörige Anlage unter den der Beschädigung vorausgegangenen und den sonstigen Begleitumständen erkannte oder erkennen konnte, Stellung nicht genommen hat, sich vielmehr lediglich mit der Feststellung der Zerstörungsabsicht überhaupt begnügte, der Cassationshof aber nicht in der Lage ist, diese Feststellung nach der erwähnten Richtung zu ergänzen, die diesfällige Erörterung vielmehr vor dem Erkenntnissgerichte stattzufinden hat, war das Urtheil aufzuheben und die Sache in die erste Instanz zurückzuverweisen.

Nr. 188. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien.

Vom 21. September 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI (1902). Nr. 3. S. 43.)

Das Begehren um nachträgliche Anwendung einer billigeren als der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung ist auch dann gerechtfertigt, wenn zwar die nachträglich begehrte Berechnung eine nicht instradirungsmässige Route zur Grundlage hat, wenn

nur bei dieser Route dieselben Bahnen wie bei der von der Eisenbahn gewählten Abfertigung in Frage kommen.

Bei dem Bestande eines direkten Tarifes sind alle jene Routen transportberechtigt, welche zum Transporte zugelassen sind oder welche bei Bildung des direkten Tarifes vermöge Cartells der Bahnen betheiligt sind, im Uebrigen aber alle jene Routen, welche bei einem Transporte naturgemäss in Betracht kommen können mit Rücksicht auf die Dauer der Lieferungsfrist und die Höhe der auflaufenden Fracht. Die Beklagte hat vorliegend nur nachgewiesen, dass Blechabfälle in der Relation Budweis—Mürzzuschlag nach den bestehenden Verkehrsleitungsvorschriften über Leobersdorf transportirt werden, nicht aber dass die Route über Leoben nicht transportberechtigt ist. Nach der Sachlage erscheint im Gegentheil die Route über Leoben geradeso transportberechtigt wie die Strecke über Leobersdorf. Bei beiden Routen kommen nur die k. k. Staatsbahnen und die beklagte Bahn in Betracht. Nur die Routen dieser beiden Bahnen sind betheiligt, mag das Gut über Leoben oder Leobersdorf befördert werden. Es sind daher auch beide Routen transportberechtigt. Durch Zusatzbestimmung XVII, Z. 1 a, sollte vermieden werden, dass beim Bestande eines direkten Tarifes die Berechnung über eine Route verlangt werden könne, bei welcher Bahnen in Betracht kommen, die bei der Bildung des direkten Tarifes nicht zu berücksichtigen sind. Dies trifft, wie gezeigt, bei der Route über Leoben nicht zu. Die Berufung der Beklagten auf die Ausnahme Z. 2 a der Zusatzbestimmung XVII zu § 51 Betr.-Regl. ist daher nicht gerechtfertigt, vielmehr war die Klägerin gemäss Zusatzbestimmung XVII (Einleitung) berechtigt, die Berechnung über die Route Leoben nachträglich zu begehren.

Nr. 189. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 7. Oktober 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 91/92. S. 759. Ziff. 21.)

Unf.-Vers.-Ges. §§ 1, 5, 6. Haftpfl.-Ges. § 1. Invalid.-Vers.-Ges. § 9. Unter „Unfall" ist ein zeitlich bestimmtes, einzelnes Ereigniss zu verstehen, welches schädliche Folgen herbeigeführt hat.

Das Gesetz geht offenbar auch von diesem Begriff des Unfalls aus. Denn es setzt mehrfach Fristen fest — vergl. § 5 Abs. 2, 59 —, welche mit dem Eintritte des Unfalls beginnen. Es muss also mit dem Worte „Unfall" ein zeitlich bestimmbares, einzelnes Ereigniss gemeint sein, da sonst nicht ermittelt werden könnte, von wann ab die Frist zu berechnen ist. Es ist auch nicht etwa die eingetretene schädliche Folge, die Gesundheitsbeschädigung oder der Tod des Verletzten als Beginn der Frist festgesetzt. Denn es ist im § 59 Abs. 2 ausdrück-

lich bestimmt, dass einer Anmeldung nach Ablauf der Frist — nämlich später als 2 Jahre nach dem Eintritte des Unfalls — dann Folge zu geben ist, wenn zugleich glaubhaft gemacht ist, dass die Folgen des Unfalls erst später bemerkbar geworden sind. An einem solchen Ereigniss, nach dem sich die festgesetzten Fristen berechnen liessen, würde es aber fehlen, wenn unter Unfall auch eine Gesundheitsbeschädigung zu verstehen wäre, die durch eine längere Zeit, vielleicht Jahre lang dauernde schädliche Einwirkung auf den Körper eines Menschen hervorgerufen ist. Diese Grundsätze hat das R.-G. auch nicht nur in dem vom B.-G. citirten Urtheile des III. C.-S. vom 6. Juli 1888 — Entsch. Bd. 21 S. 77 — sondern vielfach ausgesprochen. Vergl. die Urtheile des II. C.-S. vom 8. Februar 1898 — Juristische Wochenschrift S. 170[47] und des IV. C.-S. vom 3. Juli 1899 — Entsch. Bd. 44 S. 254. Auch wird, wie die in dem zuletzt erwähnten Urtheile angeführten Citate ergeben, diese Ansicht von dem Reichsversicherungsamt und in der Litteratur vertreten. Das Vorbringen der Revision ist nicht geeignet, die Richtigkeit vorstehender Ausführungen zu widerlegen. Für den Begriff des Unfalls im Sinne des citirten Gesetzes ist es unerheblich, ob dem Versicherten ein Schaden während eines ordnungsmässigen Betriebes entstanden ist oder ob der Schaden durch eine ordnungswidrige Art des Betriebes hervorgerufen ist. Denn nach dem Gesetze — §§ 1, 5 und 6 — soll für alle bei dem Betriebe sich ereignenden Unfälle, welche der Verletzte nicht vorsätzlich herbeigeführt hat, Schadensersatz geleistet werden. Die Frage, ob ein Unfall vorliegt, ist daher nicht davon abhängig, ob Seitens des Betriebsunternehmers die erforderlichen Vorsichtsmassregeln beobachtet sind, sondern nur davon, ob ein einzelnes bestimmtes Ereigniss den eingetretenen Nachtheil verursacht hat. Der Gang der neueren Gesetzgebung spricht ebenso wenig für die Ansicht der Revision. Die im bürgerlichen Rechte bestehende Verbindlichkeit zum Schadensersatze ist zunächst durch das Haftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 erweitert, welches, abgesehen von dem Eisenbahnbetriebe, für gewisse Betriebsunternehmer eine Haftpflicht festgesetzt, wenn durch ein Verschulden ihrer Bevollmächtigen oder Betriebsleiter ein Mensch getödtet oder körperlich verletzt ist. Das Unfallversicherungsgesetz vom 6. Juni 1884 geht einen Schritt weiter und giebt dem Verletzten, beziehungsweise seinen Hinterbliebenen in bestimmten Fällen einen Schadensersatzanspruch auch dann, wenn der Tod oder die Körperverletzung durch einen bei dem Betriebe sich ereignenden Unfall herbeigeführt ist, ohne den Nachweis eines Verschuldens des Betriebsunternehmers oder seiner Angestellten zu verlangen. Erst das Gesetz betreffend die Invaliditäts- und Altersver-

sicherung vom 22. Juni 1889 billigt unter bestimmten Voraussetzungen den Versicherten, wenn sie überhaupt dauernd erwerbsunfähig geworden sind, einen Anspruch auf Invalidenrente zu. Es bestimmt aber im § 9 Abs. 2, dass eine durch einen Unfall herbeigeführte Erwerbsunfähigkeit den Anspruch auf Invalidenrente nur insoweit begründet, als nicht eine Rente nach dem Unfallversicherungsgesetze zu leisten ist. Die moderne Gesetzgebung unterscheidet also sehr wohl, ob Jemand durch einen Unfall oder ohne solchen durch den Betrieb zu Schaden kommt und schliesst allerdings im letzteren Falle den Beschädigten von den Wohlthaten des Unfallversicherungsgesetzes aus.

Nr. 190. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

7. Civil-Senat. Vom 8. Oktober 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 91/92. S. 763. Ziff. 32.)

Die Stempelbefreiung der Tarifstelle Nr. 32 Ziff. 3 des Preuss. Stempelsteuerges. v. 20. Juli 1895, betr. Kauf etc. von Mengen von Sachen oder Waren zum unmittelbaren „Verbrauch im Gewerbe“ können die an eine Eisenbahn gelieferten Eisenwaren nicht geniessen, weil diese zum Gebrauch, nicht zum Verbrauch dienen.

Der IV. und III. C.-S. des R.-G. (Entsch. Bd. 42 S. 233, Gruchot Bd. 42 S. 1149, Juristische Wochenschrift 1899 S. 426 [11]) haben diesen Ausdruck dahin aufgefasst, dass darunter diejenige Benutzung der Sache zu begreifen sei, welche in deren Vernichtung oder Zerstörung bestehe, ohne die die Sache den Nutzen nicht gewähren könne, zu dem sie bestimmt sei. Selbst wenn man nun bei der Bestimmung des Begriffs des Verbrauchs über die in diesen Entscheidungen aufgestellte Schranke der physischen Vernichtung der Sache, d. h. des einzelnen Stoffgebildes, hinausgehen wollte, so ist jedenfalls, wie sich aus der sprachgebräuchlichen Anwendung des Ausdrucks und aus der Entstehungsgeschichte der Stempelvorschrift ergiebt, so viel gewiss, dass ein dauernder Gebrauch des Gegenstandes im Gewerbe mit dem Begriff des Verbrauchs im Sinne der streitigen Vorschrift unvereinbar ist. Dabei macht es für die Thatsache dieses dauernden Gebrauchs keinen Unterschied, ob die erworbene Sache ihre Form und Gestalt ändert, ihre Selbstständigkeit verliert, mit anderen Gegenständen vereinigt und zu deren Bestandtheil gemacht wird, also bearbeitet oder verarbeitet wird; in allen diesen Vornahmen, die an und mit der Sache getroffen werden, ist ein „Verbrauch“ im Sinne der streitigen Stempelvorschrift nicht zu erblicken, eine Auffassung, für die nicht ohne Grund die weitere Bestimmung a. a. O., dass Kaufverträge über Sachen, die zur Weiterveräusserung bestimmt sind, stempelfrei sein sollen, und zwar auch im Falle der Bearbeitung und Verarbeitung, verwerthet

werden kann, da hieraus jedenfalls soviel erhellt, dass der Gesetzgeber die Bearbeitung oder Verarbeitung einer Sache nicht unter deren Verbrauch begriffen haben kann. Im gegenwärtigen Falle handelt es sich lediglich um eine Bearbeitung und Verarbeitung der von der Kl. der Eisenbahndirektion in Berlin gelieferten Eisenwaaren; diese sollten nach solcher Bearbeitung und Verarbeitung dem Betriebe der Eisenbahndirektion dauernd dienen. Dass bei solcher dauernden Benutzung der Begriff der Dauer nicht zu eng gefasst werden darf, braucht kaum hervorgehoben zu werden. Jede Benutzung führt mit der Zeit eine Abnutzung herbei, und je häufiger und stärker die Benutzung ist, desto rascher wird eine Abnutzung und damit ein Unbrauchbarwerden des betreffenden Gegenstandes für die Zwecke, für welche sein Gebrauch bestimmt ist, eintreten. Der Begriff der Dauer ist mit anderen Worten ein relativer; dies ändert aber nichts an der Begriffsverschiedenheit des Gebrauchs, welcher die Dauer in sich schliesst, von dem Verbrauch, dem dieses Begriffsmerkmal fehlt.

Nr. 191. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

3. Civil-Senat. Vom 18. Oktober 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. Jahrg. XXIII. Nr. 15. S. 233.)

Rechtlicher Charakter einer neben dem Gehalt für bestimmte Dienste ausgesetzten „Funktionszulage".

Gegen den von der Revision hervorgehobenen Satz, dass das Beamtengehalt Unterhaltsrente und nicht Gegenleistung für Dienste sei, enthält es keinen Verstoss, wenn einer einer gewissen Gattung angehörigen bestimmten Art von Beamten für die Wahrnehmung besonderer Dienstverrichtungen oder für eine mit aussergewöhnlichen Mühewaltungen verbundene Thätigkeit ausser dem den Grundstock der Besoldung bildenden Gehalte noch eine Zulage gewährt wird, deren Zubilligung von der Fortdauer dieser besonderen Funktionen abhängig ist. Denn die Bedeutung jenes Satzes besteht nur darin, dass die Besoldung keine Gegenleistung des Staates oder der sonstigen Körperschaft des öffentlichen Rechts, die den Beamten angestellt hat, für die einzelnen von diesem zu leistenden oder geleisteten Dienste bildet, dass sie vielmehr eine Unterhaltsrente darstellt, die dem Beamten dafür gewährt wird, dass er seine ganze Person dauernd und ausschliesslich in den Dienst des Staates oder der sonstigen Körperschaft stellt. Der hieraus fliessende Satz, dass die Verpflichtung der letzteren zur Zahlung des Diensteinkommens an sich unabhängig davon ist, dass der Beamte die Dienste wirklich leistet, wird von der Einrichtung der Funktionszulagen nicht in Frage gestellt, weil auch

diese, ebenso wie das Gehalt selbst, weiter gezahlt werden, wenn der Beamte an der Wahrnehmung seines Dienstes gehindert ist, und sie eben nur dann und deshalb fortfallen, wenn und weil die Uebertragung der besonderen Funktionen auf den Beamten aufhört, wegen deren sie noch ausser dem festen Gehalte gewährt werden. Der Umstand, dass die Funktionszulagen zu dem der Einkommensteuer unterliegenden Einkommen gehören und dass sie bei Berechnung der Höhe der Pension mit in Ansatz gebracht worden, steht hiermit nicht im Widerspruche, weil die Steuerpflichtigkeit des Diensteinkommens der Beamten nicht davon abhängt, dass es ihnen grundsätzlich nicht entzogen werden kann (vergl. § 7 Bd. 4 und § 15 des preussischen Einkommensteuergesetzes vom 24. Juni 1891), und weil die rechtliche Unmöglichkeit des Fortfalls eines bestimmten Bestandtheils des Diensteinkommens keine nothwendige Voraussetzung für dessen Berücksichtigung bei Berechnung der Pension bildet.

Nr. 192. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.
5. Civil-Senat. Vom 21. Dezember 1901.

Civ.-Proz.-Ord. §§ 935 ff. Kleinbahngesetz vom 28. Juli 1892 §§ 2 ff., 9 ff., 14, 17 bis 24, 28. Sollen bei der Kreuzung zweier elektrischen Strassenbahnen die Leitungsdrähte der einen von denen der anderen durchschnitten werden, so ist die erstere berechtigt, dem Eingriff in ihr Eigenthum durch Extrahirung einer einstweiligen Verfügung so lange zu begegnen, bis hierüber durch die zuständige Verwaltungsbehörde endgültige Entscheidung getroffen ist.

Unrichtig ist zunächst die Annahme, dass die Klägerin zur Duldung der Kreuzung ihrer Drähte bereit sei; vielmehr verweigert die Klägerin diese Duldung, falls nicht eine Einigung der Parteien unter den von ihr vorgeschriebenen oder vorzuschreibenden Bedingungen zu Stande komme. Unrichtig ist aber auch die Annahme, dass die ordentlichen Gerichte nicht zuständig seien, die Klägerin gegen den von der Beklagten beabsichtigten Eingriff in ihr Eigentum (durch Einbauen von Kreuzungsstücken in die Leitungsdrähte der Klägerin) zu schützen, wenn die etwa zuständige Verwaltungsbehörde den Eingriff genehmigen könne, aber noch nicht genehmigt habe; vielmehr liegt der Streit bis zur Einholung der Entscheidung der Verwaltungsbehörde lediglich auf dem Gebiete des bürgerlichen Rechts (Gerichtsverfassungsgesetz § 13). Mit der den vorläufigen Schutz der Klägerin bezweckenden einstweiligen Verfügung ist der Entscheidung der Verwaltungsbehörde nicht vorgegriffen, vielmehr nur der einstweilige Zustand bis zum Erlasse jener Verfügung geregelt. Die einstweilige Verfügung fällt also zusammen, sobald die Verwaltungsbehörde innerhalb ihrer Zuständigkeit den Zustand anderweitig regelt.

Da das Berufungsurtheil im Wesentlichen auf den bezeichneten beiden Irrthümern beruht, musste es aufgehoben werden. In der Sache selbst konnte noch nicht entschieden, sondern es musste auf Zurückverweisung erkannt werden. Dem Berufungsgericht ist darin beizutreten, dass der Regierungspräsident darüber, ob die Beklagte die Kreuzungsstücke in die Leitungsdrähte der Klägerin einbauen darf und in welcher Weise dieser Einbau zu erfolgen hat, mit der Wirkung entscheiden kann, dass die Streitfrage der Kognition der ordentlichen Gerichte entzogen wird. Freilich erfolgt die Genehmigung von Kleinbahnunternehmungen und von wesentlichen Aenderungen solcher unter dem Vorbehalte der Rechte Dritter (§§ 3 und 13 des Kleinbahngesetzes vom 28. Juli 1892), aber damit sind im Wesentlichen nur Privatrechte gemeint. Hier handelt es sich um den Streit zweier Kleinbahnen unter einander, welche der Beaufsichtigung und der weitgreifenden Einwirkung derselben Verwaltungsbehörde unterstehen und deren Verhältnisse durch öffentlich-rechtliche Normen geregelt sind (§§ 2 ff., 9 ff., 14, 17 bis 24, 28). In solchen Fällen ist die Verwaltungsbehörde berufen, Kollisionen, die durch die Genehmigung konkurirender Unternehmungen entstehen, durch ihre Entscheidung zu lösen. Im vorliegenden Falle steht jedoch nicht fest, ob eine solche Entscheidung getroffen ist. Die Beklagte hat behauptet, dass der Regierungspräsident ihr bereits den Beginn des Einbaues gestattet habe und die Kreuzungen auch in dem genehmigten Bauplane vorgesehen seien. Nach beiden Richtungen wird der Berufungsrichter bei der erneuten Verhandlung Beweis zu erheben haben und es wird dabei jede bis zum Erlasse des Urtheils etwa getroffene Entscheidung in Betracht zu ziehen sein. Sollte keine Entscheidung getroffen sein, so würde in die materiell-rechtliche Prüfung der Sache einzutreten sein.

Abhandlungen.

10.

Das Recht Dritter im Haftpflichtgesetz[1]).

Von **Dr. Friedrich Weber,**
Direktionsassessor bei der Kgl. Generaldirektion der bayr. Staatseisenbahnen.

Nach dem Haftpflichtgesetz ist bei Eisenbahnbetriebsunfällen — § 2 bleibt hier ausser Betracht — Schadensersatz zu leisten

1) dem Verletzten oder dessen Erben für Erhöhung der Auslagen (Heilkosten, erhöhte Bedürftigkeit) und für Verminderung der Einnahmen (Geringere oder aufgehobene Erwerbsfähigkeit),

2) Dritten (d. h. nicht dem Verletzten oder dessen Erben) für gewisse Auslagen (Beerdigungskosten) und gewissen Einkommensentgang (Verlust des Unterhaltsrechts), in anderen Fällen dagegen nicht.

Der Schaden wird dem Verletzten bezw. dessen Erben nur ersetzt, wenn von ihm bewiesen wird, 1) dass ein Unfall ihn getroffen hat, 2) dass der Unfall ein Betriebsunfall ist, 3) dass derselbe bei ihm eine Erwerbsunfähigkeit zur Folge hat, sei es jetzt oder später, dauernd oder zeitweise, vollständig oder teilweise, 4) endlich dass ihm durch diese Erwerbsunfähigkeit ein Schaden erwachsen ist. Der Schaden wird dem Dritten nur ersetzt, wenn er beweist, 1) dass einen Anderen ein Unfall getroffen hat, 2) dass der Unfall ein Betriebsunfall ist, 3) dass der Andere an den Folgen des Unfalls gestorben ist, 4) ferner bei Beerdigungskosten, dass ihm für die Beerdigung, die ihm rechtlich oblag, Kosten erwachsen sind, 5) bei Verlust des Unterhaltsrechts aber, a) dass ihm gegen den Verstorbenen ein Unterhaltsrecht gesetzlich zustand, b) dass ihm durch den Wegfall des Unterhaltsrechtes ein Schaden erwachsen ist[2]).

Die eben erwähnten Voraussetzungen müssen vom Verletzten oder dessen Erben bezw. dem Dritten bewiesen werden; ausserdem besteht für sie von vornherein kein Schadensersatzanspruch.

Einige Konsequenzen dieser Sätze für den Dritten mögen hier Erörterung finden; sie stehen teilweise im Widerspruch mit der bisherigen Rechtssprechung.

1) Soweit durch das Haftpflichtgesetz für Dritte Schadensersatzrechte nicht eingeräumt sind, bestehen für dieselben keine Rechte aus dem Haftpflichtgesetz. Es hat sonach kein Recht der Arbeitsherr, dessen Arbeiter durch einen Betriebsunfall arbeitsunfähig wird, der aber trotzdem, sei es auf Grund des Dienstvertrages, sei es ohne Verpflichtung, den Lohn weiterbezahlt, ferner nicht Derjenige, welcher aus Schrecken über den Unfall, dessen Folgen er als Unbeteiligter sieht, sich ein Leiden zuzieht, das seine Erwerbsfähigkeit beschränkt (z. B. die Tochter eines bei einem Unfall Verstümmelten), weiter

[1]) S. Kommentar von Dr. Eger V. Auflage, ferner Kommentar von Dr. Reindl.

[2]) Beweis in den Worten „hat Schadensersatz zu leisten" in § 3 Abs. II des Haftpflichtgesetzes.

nicht die Versicherungsgesellschaft, welche infolge des Unfalls höhere Summen zu zahlen hat, als die bisherigen Beiträge des Verunglückten betragen (s. Eger S. 302), nicht die Eltern des Verunglückten, wenn durch den Unfall dessen gesetzliche Dienstleistungen (§ 1617 BGB.) ausfallen (eine dem § 845 BGB. entsprechende Bestimmung besteht im Haftpflichtgesetz nicht), endlich nicht der subsidiär Unterhaltspflichtige, welcher, weil der primär Unterhaltungspflichtige infolge des Unfalls weggefallen ist, nunmehr Unterhalt zu leisten hat (s. im entgegengesetzten Sinne Eger S. 392, 393, Reindl S. 150 u. unten Ziffer 3). Fraglich erscheint, ob dem verletzten Ehegatten gegenüber der andere Ehegatte als Dritter derartig gegenübersteht, dass, soweit diesen der Schaden trifft, kein Ersatzanspruch besteht. In dieser Beziehung ist zuzugeben, dass bei Verheirateten ein Unfall, der eine Erwerbsunfähigkeit im Gefolge hat, fast ausnahmslos nicht allein dem Verletzten, sondern auch dem anderen Ehegatten Schaden bringt und zwar dadurch, dass beide Ehegatten nach bestimmten Normen gemeinsam zur Deckung des ehelichen Aufwandes beizutragen haben, eine Erwerbsunfähigkeit des Mannes regelmässig eine Erhöhung des die Frau treffenden Beitrages oder eine beide Teile berührende Reduktion der ehelichen Auslagen zur Folge hat (s. §§ 1389 und 1371, 1427, 1458 und 1441, 1529 und 1526, 1549, ferner 1360 BGB.), eine Erwerbsunfähigkeit der Frau aber im Falle des § 1356_2 BGB. (Arbeitsleistung für den Mann) eine Verminderung des Einkommens des Mannes und hiermit gemäss § 1360 BGB. einen Schaden für die Frau und im Falle selbstständigen Erwerbes der Frau meist einen direkten Schaden für diese (s. §§ 1367, 1426) oder für beide Ehegatten gemeinsam (§§ 1438, 1519, 1549, §§ 1371, 1427) bringt. Es ist ferner zuzugestehen, dass der jeden der beiden Ehegatten treffende Schaden im Einzelfalle wird nachgewiesen werden können. Trotzdem möchte eine derartige Unterscheidung mit der Konsequenz, dass der Schaden, der den unverletzten Ehegatten trifft, nicht zu ersetzen ist, wenigstens dann, wenn Lebensgemeinschaft zwischen den Ehegatten besteht, nicht zu ziehen sein und zwar deshalb, weil eine solche Unterscheidung im Widerspruch zu der den gesetzlichen Bestimmungen als Norm zu Grunde liegenden ehelichen Lebensgemeinschaft stehen würde (s. § 1353 BGB.). (Gegent. Anschauung bei Eger S. 303, 325.)

2) Der Dritte, der nach Ziffer 2 einen selbstständigen Anspruch nicht hat, erhält einen solchen auch nicht als Cessionar des Verletzten. Denn eben, weil dem Verletzten durch den Dritten infolge Vertrags oder thatsächlich ein Ersatz (z. B. durch die Fortzahlung des Lohns, durch die Versicherungssumme) geboten wird, ist ihm bis zu der Höhe des Ersatzes ein Schaden nicht erwachsen; er hat daher auch keinen Ersatzanspruch erworben und kann infolgedessen auch keinen cedieren. Der Dritte mag durch den Unfall einen Schaden erlitten haben (über dessen Ansprüche s. Ziffer 1), nicht dagegen der Verletzte. (Gegenteilige Anschauung bei Eger S. 78, 303, Reindl 131/132.) Wo aber eine vertragsmässige Cession nicht möglich ist, ist auch kein Platz für eine gesetzliche Cession; § 140 des Gewerbeunfallvers.-Gesetzes, § 57 des Krankenversicherungsgesetzes, welche den gesetzlichen Uebergang des An-

spruchs auf die Versicherungsanstalten festsetzen, sind für die Haftpflicht ohne Bedeutung (s. dagegen die Rechtsprechung des R.-Ger., Eger S. 78, Reindl S. 11)[1]). Aus dem gleichen Grunde, weil nämlich, insoweit ein Dritter leistet, ein Schaden und hiermit ein Schadensersatzanspruch dem Verletzten nicht erwächst, muss sich auch der Verletzte das abrechnen lassen, was er für den Unfall von einer Versicherungsgesellschaft erhält; nur das, was er an Beiträgen gezahlt hat, kann er als Schaden in Rechnung ziehen (Gegenteil. Anschauung bei Eger S. 409 f.); jede Mehrzahlung wäre Bereicherung[2]). § 4 des Haftpflichtgesetzes steht dem nicht entgegen (s. Eger S. 411 ff.).

3) Der Unterhaltsberechtigte hat nur dann einen Anspruch, wenn ihm durch den Unfall ein Unterhaltsrecht entzogen wurde und wenn, insoweit und insolange ihm hierdurch ein Schaden erwächst. Er hat keinen Anspruch, wenn und insoweit ein subsidiär Unterhaltungspflichtiger an die Stelle des Getöteten tritt; denn es entsteht ihm insoweit kein Schaden (so schon oben Ziff. 2 ausgesprochen); der Anspruch besteht jedenfalls, wie auch im Gesetz selbst ausgesprochen ist, nicht mehr über die Zeit der mutmasslichen Lebensdauer des Getöteten hinaus; er erlischt aber schon früher, falls auch ohne den Unfall die Unterhaltspflicht bei dem Getöteten früher aufgehört hätte. So bei Kindern z. B., sobald sie nach Erreichung der Volljährigkeit aus dem Vermögen selbst, nicht blos, wie vorher, aus dessen Einkünften (s. § 1602 $_2$ u. $_1$ BGB.) den nötigen Unterhalt ziehen können, ferner sobald bezw. soweit dieselben sich den nötigen Unterhalt durch Arbeit verdienen oder nach ihrer Lebensstellung verdienen könnten[3]), so ferner z. B. bei Witwen, wenn und insoweit die Voraussetzungen des § 1360 BGB. auch ohne den Unfall beim verstorbenen Manne in Wegfall gekommen wären, jedenfalls aber entsprechend dem analog anzuwendenden Falle der durch Schuld des Mannes herbeigeführten Scheidung gemäss § 1581 BGB. mit der Wiederverheiratung (andere Anschauung bei Eger S. 367 f., 385).

[1]) Ebenso die §§ 10, I bezw. 12, I d. Unfallfürsorgegesetze v. 15. 3. 1886 u. 18. 6. 1901.

[2]) Zwei Beispiele mögen zur Charakterisierung des Gesagten dienen. Widerspricht es nicht jedem Rechtsgefühl, wenn jemand, der vor der Abfahrt um 10 Pf. eine Marke löste und hierdurch bei einem Unfall mit nachfolgender dauernder Erwerbsunfähigkeit ein Anrecht auf 5000 M. gegenüber der Unfallversicherungsgesellschaft erworben hat, nochmals die 5000 M. von der Bahnverwaltung sollte fordern können, weil die 5000 M. ein Aequivalent für die von ihm bezahlten 10 Pf. bilden? sollte er bei der Schadensersatzforderung gegenüber der Bahn nicht die 4999 M. 90 Pf. reine Bereicherung abziehen müssen? Ist es nicht gegen alles Rechtsgefühl, wenn der vorübergehend Erwerbsunfähige, obwohl ihm die Kosten für eine Heilkur von der Versicherungsgesellschaft ersetzt wurden, dieselben Kosten nochmals von der Bahn sollte verlangen können? In dieser Richtung wäre eine Aenderung der derzeitigen Rechtssprechung dringend zu wünschen.

[3]) Die Bahn übernimmt die elterliche Gewalt, mit welcher der Minderjährige zur Erlernung eines Berufes und zur Arbeit gezwungen werden kann, nicht. Sie hat dagegen die Möglichkeit, die Rentenzahlung dann, wenn der Unterhaltsberechtigte entgegen seiner Lebensstellung nicht arbeiten will oder, weil er schuldhafterweise nichts gelernt, nichts zu verdienen vermag, mit der Begründung, dass nunmehr durch eigene Schuld der kausale Zusammenhang zwischen Unfall und Einkommensminderung unterbrochen ist, zu vermindern oder zu sistieren.

11.

Ausschliessung oder Beschränkung der Haftpflicht der Eisenbahn für das ihr zur Aufbewahrung übergebene Gepäck.

Von **Dr. jur. Rundnagel,**
Regierungsassessor in Cottbus.

In Abänderung der Vorschrift des § 37 Abs. 3 der Verkehrsordnung vom 15. November 1892:

> „Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung zu übergeben“,

bestimmt § 38 der Verkehrsordnung vom 26. Oktober 1899:

> „Auf grösseren Stationen müssen Einrichtungen bestehen, welche es dem Reisenden ermöglichen, sein Gepäck gegen eine festgesetzte Gebühr zur vorübergehenden Aufbewahrung niederzulegen. Die Verwaltung haftet in diesem Falle als Verwahrer“.

Dem Verwahrer steht das Recht zu, — schlechthin — seine Haftung im Voraus auf den Fall des Vorsatzes zu beschränken (§ 276 Abs. 2 B. G. B.), und, — falls Handlungen seiner gesetzlichen Vertreter oder von Personen in Betracht kommen, deren er sich zur Erfüllung seiner Verbindlichkeiten bedient, — weiterhin auch die Berechtigung, die Haftung für vorsätzliche Schadenszufügungen auszuschliessen (§ 278, zweiter Satz B. G. B.).

Da bei dem hier zu erörternden Hinterlegungsgeschäft nur Handlungen der gesetzlichen Vertreter oder sonstiger Angestellter der Eisenbahn in Betracht kommen, würde diese somit in der Lage sein, jeglichen Schadensersatzanspruch auszuschliessen. Dieses Ergebnis erscheint allerdings auf den ersten Blick recht bedenklich.

Erstens kann man geltend machen, dass ja gerade der § 38 der Verkehrsordnung dazu bestimmt sei, die Vorschrift des § 37 Abs. 3 der älteren Verkehrsordnung, — nach der die Eisenbahn keinerlei Verantwortung zu tragen hatte, — zu beseitigen und die unmittelbare Haftung einzuführen. (Vergl. die Abhandlungen von Dr. Reindl in Nr. 34 und 59 des Jahrganges 1901 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.)

Zweitens könnte man einwenden, dass eine derartige vertragliche Abmachung gegen die guten Sitten verstosse, da die Eisenbahn eine Zwangslage der Reisenden ausnützte, die wohl oder übel auf eine derartige Vertragsbestimmung eingehen müssten, falls sich keine andere Aufbewahrungsstelle auf der Station befindet. (Vergl. die Abhandlungen von Dr. Hertzer in Nr. 47 und 73 des gleichen Jahrganges der genannten Zeitschrift.)

Was jenen Einwand betrifft, so kann man, falls man ihn für begründet erachtet, folgerecht nur zu dem Ergebnis gelangen, dass der Eisenbahn durch § 38 der Verkehrsordnung in diesem Falle die Haftung in dem Umfang auferlegt sei, wie sie für den Verwahrungsvertrag im B. G. B. — wenn auch an sich dispositiv — normiert ist. Mit anderen Worten: man müsste annehmen, dass die Eisenbahn nicht berechtigt sei, vertraglich diese Bestimmungen in irgend einem Punkte ausser Kraft zu setzen. Dies würde insbesondere bezüglich der §§ 252 und 276 B.G.B. gelten. Man würde also zu der über den Rahmen der §§ 80 ff. der Verkehrsordnung erheblich hinausgehenden Haftung für entgangenen Gewinn, auch beim Vorliegen von nur leichtem Verschulden, kommen.

Anlangend den anderen Einwand, so würde, wenn der Ausschluss jeglichen Schadensersatzanspruches als gegen die guten Sitten verstossend erachtet würde, weiter zu prüfen sein, inwieweit eine Beschränkung der Haftung mit den guten Sitten vereinbar ist.

I.

Betrachtet man nunmehr zunächst den ersten Einwand etwas genauer, so lässt sich nicht verkennen, dass er eine gewisse Stütze in den Motiven findet, die besagen, dass es dem Wesen der zur Niederlegung des Gepäcks von der Eisenbahn getroffenen Einrichtung und den Bedürfnissen des Verkehrs gleichmässig entspreche, wenn die Eisenbahn, welche die ihr zur Pflicht gemachte Aufbewahrung durch ihre Bedienstete in ihren Räumen übernehme, die Verantwortung für die Ausführung zu tragen habe.

Vergeblich suchen wir jedoch in den Motiven nach einer Begründung für eine Erweiterung der Haftung über den Rahmen der §§ 80 ff. der Verkehrsordnung. Wäre eine solche beabsichtigt gewesen, so muss es als ausgeschlossen angesehen werden, dass alsdann ein entsprechender Hinweis unterlassen wäre.

Es fragt sich sodann weiter, ob überhaupt die besonderen Eigentümlichkeiten des hier in Frage stehenden Hinterlegungsgeschäftes die Auferlegung einer derartigen rigorosen Haftpflicht rechtfertigen. Für die Hinterlegung kommt mit verschwindenden Ausnahmen nur das Handgepäck in Betracht. Unter diesen Begriff fallen aber nach der Verkehrsordnung nur kleine, leicht tragbare Gegenstände. Der Reisende, der sein Gepäck in diesem, übrigens dem praktischen Bedürfnis durchaus entsprechenden Rahmen hält, würde das Fehlen einer Hinterlegungsstelle im ungünstigsten Fall als eine Unbequemlichkeit empfinden, mit der man auf der Reise rechnen muss. Im § 38 der Verkehrsordnung hat man allerdings mit diesem Idealreisenden nicht gerechnet, sondern vielmehr den stillschweigend geduldeten Normalreisenden in Betracht gezogen. Für ihn ist ohne Zweifel das Vorhandensein einer Hinterlegungsstelle unter Umständen eine Notwendigkeit. Aber auch hier ist das Bedürfnis keineswegs ein grösseres als in den anderen Fällen, in denen man eine Aufbewahrungsstelle in Anspruch nehmen muss, z. B. beim Besuch eines Konzertes oder Theaters. Im — sagen wir einmal — unberechtigten Interesse des Reisenden der Eisenbahn eine Haftung aufzuerlegen, die ihrem Umfange nach grösser sein würde als

diejenige, welche sie für den Fall gewährt, dass der Reisende vorschriftsgemäss sein Gepäck zur Beförderung aufgiebt und im Anschluss hieran auf der Bestimmungsstation lagern lässt, würde durchaus ungerechtfertigt sein. Ebenso unbillig wäre es, die Eisenbahn ungünstiger zu stellen, als die gewerbsmässigen Garderobehalter bei Veranstaltungen der vorerwähnten Art.

Fassen wir beide Gegenargumente zusammen, so kommen wir zu dem Ergebnis, dass die Auferlegung einer so weit gehenden Haftung 1) von den Redaktoren der Verkehrsordnung nicht gewollt ist, 2) in keiner Weise gerechtfertigt sein würde.

Zur Widerlegung des hier behandelten Einwandes ist allerdings dies Ergebnis für sich allein nicht geeignet, aber immerhin ist ein nicht zu unterschätzendes Gegenmoment gegeben.

Sehen wir uns nunmehr den § 38 der Verkehrsordnung näher an. Würde die Neuerung in der Verkehrsordnung lediglich darin bestehen, dass die Worte der Verkehrsordnung vom 15. November 1892 „ohne Verantwortlichkeit der Verwaltung“ ohne gleichzeitige Zufügung des zweiten Satzes weggelassen wären, so würde sich sofort die Frage erheben, ob für das Hinterlegungsgeschäft die Bestimmungen des B. G. B. oder analog die §§ 75 ff. Verkehrsordnung Anwendung zu finden hätten. Die Rechtsprechung würde vielleicht zu dieser Alternative neigen und der Verwaltung eine Haftung bis zur höheren Gewalt auferlegen. Ferner bestände die Möglichkeit, dass die Eisenbahn, — da alsdann nur gesagt sein würde, dass Aufbewahrungsstellen bestehen müssen, — dieser Verpflichtung in der Weise nachkäme, dass sie den gesamten Betrieb dieser Stellen dritten Personen lediglich unter deren Verantwortung überträge. Bezüglich dieser beiden Punkte bestimmte Vorschriften zu treffen, ist m. E. der alleinige Zweck des Satzes 2.

Was den ersten Punkt anbetrifft, so will Satz 2 offenbar eine Beschränkung der sonst der Eisenbahn auferlegten Verantwortung einführen [1]). Die Eisenbahn betreibt hier eben ein Geschäft, das mit dem Transportunternehmen nur in einem äusserlichen Zusammenhang steht, und in Ansehung dessen sich die Auferlegung einer so schweren Haftpflicht in keiner Weise rechtfertigt. Sie soll daher in dieser Hinsicht ebenso behandelt werden, wie jeder andere, der diesem Geschäft nachgeht.

Anlangend den zweiten Punkt, soll im Gegensatz zu dem früheren Zustand eben die Eisenbahn und nicht ein mehr oder weniger zuverlässiger Dritter der Verwahrer sein. Die Eisenbahn, die vermöge ihrer Einrichtungen in der Lage ist, und von der mit Rücksicht auf ihre Stellung im Verkehrsleben zu erwarten steht, dass sie alle zur Sicherung der aufzubewahrenden Güter geeigneten Vorkehrungen trifft, soll diejenige sein, mit der es der Reisende zu thun hat, nicht ein beliebiger Dritter, dem der Reisende, auch bei sorgfältigster Auswahl und Kontrolle durch die Eisenbahn, nicht ohne Weiteres das Vertrauen entgegen bringen kann, dass er den Willen und die

[1]) Dieser Ansicht ist auch Gerstner in Nr. 84 S. 1362 des Jahrganges 1899 der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahn-Verwaltungen.

Hilfsmittel hat, seinen Verpflichtungen nachzukommen[1]). Betrachtet man die Sache vom praktischen Standpunkte, so muss ohne Weiteres zugegeben werden, dass bei den von der Eisenbahn verwalteten Aufbewahrungsstellen auch selbst in Gegenden, in denen sich schon aus den zahlreichen „Unregelmässigkeiten" im Güterverkehr nicht gerade eine besondere Scheu der eingesessenen Bevölkerung vor fremdem Eigentum kundgiebt, doch Verluste bei Aufbewahrungsgut zu den grössten Seltenheiten gehören. Unbedenklich kann man annehmen, dass die Gefahr der Einbusse keine grössere, in den meisten Fällen sogar, dass sie noch eine geringere ist, als die, in der sich die Gegenstände an ihrem gewöhnlichen Aufenthaltsort (z. B. im Hause des Eigentümers) befinden. Gerade dieses Ergebnis ist es auch, auf das es dem Reisenden ankommt, dem es in erster Linie nicht daran gelegen ist, dass seine Ersatzansprüche in dem für ihn günstigsten Sinn festgelegt werden, sondern daran, dass die weitgehendsten Garantieen dafür geboten sind, dass er seine Sachen unversehrt und vor allem auch rechtzeitig zurück bekommt. Dieses Resultat entspricht auch den Bedürfnissen des Verkehrs.

II.

Es bedarf nunmehr noch der Erörterung des auf § 138 des B. G. B. gestützten Einwandes.

Wir haben eben gesehen, dass die Wahrscheinlichkeit eines Verlustes für den Reisenden eine verschwindend geringe ist. Mit anderen Worten: die mit der Aufbewahrung verbundene Gefahr ist eine durchaus unbedeutende. Ein solches Risiko dem Vertragsgegner aufzuerlegen, kann aber in dem vorliegenden Falle nicht für unsittlich erachtet werden, zumal dann, wenn die für die Aufbewahrung zu entrichtende Gebühr — wie es durchgehends der Fall ist — über den Rahmen einer mässigen Entschädigung für die mit der Aufbewahrung verbundene Mühewaltung nicht hinausgeht. Selbst wenn man also annehmen wollte, dass der Reisende bei Abschluss des Hinterlegungsvertrages sich in einer gewissen Notlage befinde, so würde eine unsittliche Ausbeutung derselben nicht vorliegen. Der die Haftung ausschliessende Vertrag würde somit gegen § 138 B. G. B. nicht verstossen und daher rechtsgültig sein.

Den Eindruck besonderen Entgegenkommens würde allerdings die Eisenbahn durch den Ausschluss jeglicher Haftung gerade nicht machen. Es ist daher zu hoffen, dass insoweit die Frage nur theoretische Bedeutung behält. Anders steht es aber mit einer Beschränkung der Haftpflicht, insbesondere einer solchen für entgangenen Gewinn auf die Fälle des Vorsatzes und der groben Fahrlässigkeit analog den §§ 80 ff. der Verkehrsordnung. Wenn auch, wie bemerkt, Verluste etc. an zur Aufbewahrung übergegebenen Gegenständen zu den Seltenheiten gehören, so dürfte es doch im Interesse der Eisenbahn-Verwaltungen gelegen sein, auch für diese Ausnahmefälle sich vorsorglich vor unter Umständen weitgehenden Ersatzforderungen zu schützen.

[1]) In diesem Sinne lässt sich m. E. sehr wohl die oben angeführte Bemerkung aus den Motiven verstehen.

12.

Die Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen in der Schweiz.

Von **Dr. L. Fuld,**
Rechtsanwalt in Mainz.

Während es in Preussen bis zu dem Jahre 1895 dauerte, bis der Gesetzgeber sich veranlasst sah, die Begründung eines Pfandrechts an Privatbahnen und Kleinbahnen, sowie die Zwangsvollstreckung in dieselben zu regeln, hat die Schweiz bereits seit beinahe dreissig Jahren ein Gesetz hierüber, welches nachweislich dem preussischen Gesetze mehrfach als Vorbild gedient und sich, wenigstens in der Hauptsache, durchaus bewährt hat.

Die Gründe, welche es erklärlich machen, dass man in Preussen sich so viel später veranlasst sah, dieser Frage näher zu treten, liegen auf dem Gebiete der in beiden Staaten wesentlich verschiedenen Eisenbahnpolitik, die ihrerseits auf der verschiedenartigen Entwicklung des Eisenbahnwesens hier und dort beruht. Es darf dann erinnert werden, dass die Reichsgesetzgebung sich Ende der siebziger Jahre ebenfalls mit dem Gedanken beschäftigt hatte, ein Bahnpfandrecht und ein Bahnzwangsvollstreckungs-Verfahren zum Gegenstand ihrer Thätigkeit zu machen; die Gesetzentwürfe vom 3. April 1879 bezw. 27. Februar 1880[1]) bekundeten die Absicht der Reichsgewalt, auch auf diesem Theilgebiete des Eisenbahnrechts die im Interesse der Rechtssicherheit und Verkehrsentwicklung wünschenswerthe Rechtseinheit zu schaffen. Obwohl die Reichstagskommission sich im Jahre 1880 mit der Durchberathung des Entwurfs befasst hatte, gelangte derselbe nicht zur Verabschiedung. Von einer späteren Wiedervorlegung nahm aber die Reichsregierung Abstand, vor allem wohl um desswillen, weil die Verstaatlichung der Eisenbahnen in Preussen die Zahl der bestehenden Privatbahnen der Art vermindert hatte, dass es nicht mehr als erforderlich erachtet wurde, im Wege einer Spezialgesetzgebung den Bahngläubigern einen unterpfandlich gesicherten Schutz zu gewähren. Indessen war die den obigen Arbeiten gewidmete Thätigkeit keine fruchtlose gewesen, denn das geltende preussische Gesetz beruht im Wesentlichen auf den Vorschlägen, welche der Entwurf des Reichsgesetzes in der Reichstagskommission erhalten hatte.

Wie in Preussen, so geht auch in der Schweiz der Gesetzgeber von dem Gedanken aus, dass die Gesammtheit der einem Bahnunternehmen ge-

[1]) Verhandlungen des Reichstags, Drucksachen 1879 Nr. 130, 1880 Nr. 33.

widmeten Sachen und Rechte eine rechtliche Einheit, die Bahneinheit, bildet, welche als solche zum Gegenstand von Veräusserungen und Belastungen sowie von Zwangsvollstreckungen gemacht werden kann. Das eidgenössische Gesetz vom 24. Juni 1874 spricht den Gedanken, dass seinen Vorschriften der Begriff der Bahneinheit zu Grunde liegt, nicht so präzis aus, wie dies in § 1 des Preussischen Gesetzes vom 19. August 1895 geschehen ist, allein gleichwohl besteht kein Zweifel, dass dies der Fall; wenn nach dem eidgenössischen Gesetze die Zulässigkeit der Bestellung des Pfandrechts sowohl für das ganze Netz einer Gesellschaft als auch für einzelne Linien anerkannt ist, Artikel 9, so wird hierdurch das Prinzip der Bahneinheit durchbrochen, wie dies auch von Vollenweider in seiner sehr interessanten Studie über die Zwangsliquidation der Eisenbahnen zugegeben wird [1]).

Auch bezüglich der Tragweite der Begriffs „Bahneinheit" bestehen zwischen den beiden Gesetzgebungen gewisse Unterschiede; das preussische Gesetz giebt dem Begriff einen weiteren Inhalt als das eidgenössische. Aus der Darstellung Vollenweiders ist zu entnehmen, dass der Bundesrath, dem die Genehmigung der Bestellung eines Pfandrechts obliegt, sich bei der Rechtsübung mitunter einer Auslegung angeschlossen hat, die mit dem klaren Wortlaute des Gesetzes schwerlich im Einklang steht; so hat man einerseits bei der Verpfändung der Dolderbahn die Mitverpfändung sämmtlicher übrigen Liegenschaften der Gesellschaft nach Massgabe des Gesetzes gestattet, anderseits die Verpfändung der Kraftstation der Zentralen Zürichbergbahn allein ohne das Rollmaterial gutgeheissen, obwohl dieselbe eine selbständige rechtliche Existenz nicht hat, sondern von dem Begriff der Bahneinheit miterfasst wird; dies ist auch geschehen bei der Verpfändung der Drahtseilbahn auf dem Bürgenstock, der Drahtseilbahn auf dem obern Reichenbachfall.

In Preussen sind dem Gesetze von 1895 nur diejenigen Privateisenbahnen unterworfen, auf welche sich das Gesetz vom 9. November 1838 bezieht, sowie solche Kleinbahnen, deren Unternehmer verpflichtet ist, das Unternehmen für die Dauer der ihm ertheilten Genehmigung zu betreiben, so dass einerseits die Staatsbahnen ausscheiden, anderseits Bahnen wie die Drachenfelsbahn, Malbergbahn, Niederwaldbahn u. s. w. In der Schweiz bezieht sich grundsätzlich das Gesetz auch auf die Staatsbahnen, soweit es sich um die Verpfändung handelt; die Liquidation einer Staatsbahn beschränkt sich jedoch auf die Versteigerung, und es haftet den Bahngläubigern für den Betrag ihrer Forderungen, welcher durch das Pfand nicht gedeckt ist, das fiskalische Vermögen. In der Auslegung des Begriffs „Eisenbahn" im Sinne des Verpfändungsgesetzes ist der schweizerische Bundesrath bisher durchaus nicht ängstlich gewesen, er hat sowohl Strassenbahnen, die mittelst thierischer Kraft betrieben werden (Pferdebahnen), die Verpfändung bewilligt, als auch unterschiedslos den Drahtseilbahnen und sogar der Kraftstation der „Zentralen Zürichbergbahn", was allerdings von Vollenweider wohl mit Recht getadelt wird, da es sich hierbei

[1]) Vollenweider, Die Zwangsliquidation der Eisenbahnen (Zürich, Schulthess & Comp. 1901). Vergl. Seite 66 und fgde.

ebensowenig um eine Eisenbahn handelt wie z. B. bei einem Personenaufzug. Ausgeschlossen sind dagegen die im Innern industrieller Etablissements befindlichen Fabrikbahnen, für welche auch eine Konzession nicht erforderlich ist.

Was die Entstehung des Pfandrechts betrifft, so ist zu demselben die Einwilligung des schweizerischen Bundesraths erforderlich, die erst nach Ablauf einer Einspruchsfrist von 30 Tagen unter der Voraussetzung ertheilt wird, dass die Pfandbestellung zur Sicherung bereits bestehender Schuldverpflichtungen oder zur Sicherheit für ein Anlehen verwendet werden soll, das zur Verbesserung oder Erweiterung der Bahn, zur Vermehrung des Betriebsmaterials, Abzahlung von Schulden, oder zu einem andern für das Unternehmen förderlichen Zwecke dient. In dieser Beziehung besteht zwischen dem preussischen und schweizerischen Recht ein sehr wesentlicher Unterschied; die Verpfändung und Belastung einer Bahneinheit vollzieht sich in Preussen nach den Bestimmungen des Bürgerlichen Gesetzbuchs über die Belastung von Grundstücken; die Einwilligung der für das Eisenbahnwesen zuständigen obersten Verwaltungsbehörde als Voraussetzung und Bedingung für die rechtswirksame Konstituirung des Pfandrechts ist dem preussischen Recht nicht bekannt; nur in einem Falle bedarf es zu einer unterpfandlichen Belastung der Bahn, d. h. der Eintragung einer Bahnpfandschuld, der Genehmigung des Ministers für öffentliche Arbeiten, nämlich dann, wenn an einer Privateisenbahn eine Grundschuld eingetragen werden soll. Die Mitwirkung der obersten Aufsichtsbehörde kommt, abgesehen hiervon, für die Verpfändung nicht in Frage. Für Preussen lag zu einer dem schweizerischen Recht nachgebildeten Regelung insoweit umsoweniger eine Veranlassung vor, als die Bahneinheit erst mit der Genehmigung zu der Betriebseröffnung auf der ganzen Bahnstrecke, bezw., falls die Eintragung in das Bahngrundbuch schon vorher geschehen ist, mit dieser entsteht, und weiter das Gesuch um Eintragung nur von der dem Unternehmen vorgesetzten Bahnaufsichtsbehörde gestellt werden kann, welche bei dem zuständigen Amtsgerichte das Erforderliche zu veranlassen hat. Die Mitwirkung der Bahnaufsichtsbehörde ist daher in den der Konstituirung der Bahnpfandschuld vorausgehenden Stadien in einem Umfange gewährt, mit dem man sich auch unter dem Gesichtspunkte der Betonung der Nothwendigkeit, weitgehende Kautelen durch eine Heranziehung der Aufsichtsbehörde zu schaffen, wohl einverstanden erklären kann. In der Schweiz handelt es sich hierbei um ganz andere Verhältnisse, welche mit denjenigen eines Einheitsstaates nicht wohl verglichen werden können.

Während in Preussen die Verpfändung einer Bahneinheit in das Bahngrundbuch eingetragen wird, das grundsätzlich dem allgemeinen Grundbuch gleichsteht, kennt das schweizerische Gesetz ein besonderes Pfandbuch, in welches alle Pfandbestellungen schweizerischer Eisenbahnen eingetragen werden; die schweizerische Gesetzgebung hat sich damit für das System der Zentralisirung entschieden, das auch bei der Erörterung der Frage in Preussen beredte Befürwortung gefunden hatte.

Den Pfandgläubigern verbietet das schweizerische Gesetz den Betrieb der Bahn zu hemmen, es ist ihnen auch untersagt, wegen Veränderungen am

Grundbesitz der Bahn, an den Gebäuden und dem Betriebsmaterial Einsprache zu erheben, anderseits sind sie zu der Einsprache gegen den Verkauf der Bahn im Ganzen oder einzelner Linien, gegen Veräusserung eines grossen Theils des Betriebsmaterials, sowie gegen die Fusionen mit andern Bahnen berechtigt, wenn durch diese Massnahmen die Sicherheit ihrer Forderungen gefährdet werden sollte. Streitigkeiten dieses Inhaltes zwischen der Bahn und ihren Gläubigern werden von dem eidgenössischen Bundesgerichte entschieden. In Preussen findet die Verfolgung dinglicher Rechte an den einzelnen, zur Bahneinheit gehörigen Grundstücken bis zum Erlöschen der Genehmigung nur statt, wenn seitens der Bahnaufsichtsbehörde bescheinigt wird, dass eine Beeinträchtigung der Betriebsfähigkeit des Bahnunternehmens durch die Verfolgung nicht bewirkt wird. Anderseits — und hierin ist das Korrelat zu dieser Vorschrift zu sehen — sind nach preussischem Recht Veräusserungen und Belastungen einzelner zur Bahneinheit gehöriger Grundstücke nur unter der Voraussetzung gültig, dass seitens der Bahnaufsichtsbehörde die gleiche Bescheinigung ausgestellt wird. Allerdings bedarf es dieser Bescheinigung nach Erlöschen der Genehmigung nicht mehr, aber das Gesetz sorgt auch dafür, dass nach diesem Zeitpunkte die Rechte der Bahnpfandgläubiger nicht durch Veräusserungen oder Belastungen des Unternehmers beeinträchtigt werden, indem, so lange die Bahneinheit fortbesteht, Verfügungen des Eigenthümers über einzelne Bestandtheile derselben den Pfandgläubigern gegenüber unwirksam sind. Die Sicherung der Bahnpfandgläubiger gegenüber einer drohenden Verwässerung der Unterlagen ihres Pfandrechts bleibt mit Rücksicht hierauf in Preussen keinesfalls hinter der in der Schweiz gewährten zurück, so lange die Bahneinheit besteht.

Was die Zwangsliquidation anlangt, so ist nach schweizerischem Recht mit der Realisirung des Pfandrechts stets die Liquidation und zwar die Liquidation des ganzen Vermögens der Bahngesellschaft verbunden. Zum Antrag auf Zwangsliquidation sind befugt die Anleihensgläubiger und zwar sowohl solche mit Pfandrecht als auch solche ohne Pfandrecht, sofern die zur Bezahlung des Kapitals bestimmte Frist verstrichen ist, ohne dass Zahlung erfolgte oder sofern der den Titelinhabern zugesicherte Zins am Verfalltage nicht bezahlt ist. Ferner kann der Antrag von andern Gläubigern gestellt werden, welche die Beitreibung für eine gewöhnliche Forderung nach dem ordentlichen Beitreibungsverfahren bis zu der Pfändung oder bis zum Konkurs betrieben haben, und schliesslich wird die Liquidation angeordnet auf Grund eigner Insolvenzerklärung der Gesellschaft. In allen Fällen ist es Sache des Bundesgerichts, das Liquidationserkenntniss zu erlassen, welches auch den Masseverwalter ernennt und dafür zu sorgen hat, dass der Betrieb nicht unterbrochen wird. Vollständig verschieden hiervon ist das Liquidations-Verfahren in Preussen geregelt; hier kann die Zwangsliquidation überhaupt erst nach dem Erlöschen der Genehmigung eröffnet werden, sie dient zu der abgesonderten Befriedigung der Bahnpfandgläubiger aus den einzelnen Bestandtheilen der Bahneinheit, und der Antrag kann nur gestellt werden von einem Bahnpfandgläubiger, dem Bahneigenthümer oder, falls über das Vermögen des

Eigenthümers der Konkurs eröffnet worden ist, von dem Konkursverwalter. Zuständiges Gericht für das ganze Verfahren ist das Amtsgericht.

Die Zwangsliquidation dient in Preussen lediglich zur abgesonderten Befriedigung der Bahnpfandgläubiger, während die Befriedigung anderer Gläubiger nach Massgabe der Bestimmungen erfolgt, welche für das Zwangsvollstreckungs-Verfahren in unbewegliches Vermögen gelten, mit gewissen, in dem Gesetze von 1895 enthaltenen besondern Vorschriften. Bemerkenswerth ist, dass in beiden Gesetzen die Forderungen aus dem gegenseitigen Eisenbahnverkehr als bevorrechtigte Forderungen anerkannt werden; das schweizerische Gesetz spricht von Guthaben anderer Transportunternehmungen aus dem direkten Verkehr und aus der Mitbenützung von Bahnhöfen und Bahnstrecken, jedoch nur insoweit, als sie im Monat der Eröffnung der Zwangsliquidation und in den demselben unmittelbar vorhergegangenen vier Monaten aufgelaufen sind; Forderungen, die älter als vier Monate sind, werden nur berücksichtigt, wenn sie innerhalb von vier Monaten nach ihrer Entstehung gerichtlich eingefordert wurden und das darüber eingeleitete Exekutions- und Prozessverfahren ununterbrochen fortgesetzt worden ist, ohne dass bis zum Zeitpunkt des Eintritts der Liquidation Zahlung erhältlich war; das preussische Gesetz spricht von Abrechnungsforderungen, worunter die Forderungen auf Erstattung von Beträgen verstanden werden, welche innerhalb des letzten Jahres im gegenseitigen Bahnverkehr von einem anderen Bahnunternehmen ausgelegt oder für ihn erhoben oder für die Benutzung von Transportmitteln zu entrichten sind. Die Verschiedenheiten, welche zwischen beiden Gesetzgebungen hinsichtlich der Ausführung des an sich von beiden anerkannten Grundsatzes der besonderen Berücksichtigung dieser Forderungen bestehen, ergeben sich aus diesen Vorschriften ohne Weiteres.

13.

Ueber die Haftung von nicht mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen und von Dampfschifffahrts-Unternehmungen für körperliche Verletzungen nach österreichischem Rechte.

Von **Dr. Emanuel Tilsch,**
Advokat und Privatdozent an der böhm. Universität Prag.

Das österreichische Haftpflichtgesetz vom 5. März 1869 Nr. 27 RGBl. führt zwar den allgemeinen Titel: „Gesetz betreffend die Haftung der Eisenbahn-Unternehmungen für die durch Ereignungen auf Eisenbahnen herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Menschen", gilt jedoch laut Contextes (§ 1) blos für Eisenbahnen, welche „mit Anwendung von Dampfkraft betrieben" werden.

Die Frage, ob das Gesetz auf andere Transportanstalten analog anzuwenden sei, muss gemäss den geltenden Anschauungen über die analoge Anwendung von Gesetzen überhaupt verneint werden; denn einerseits besteht keine Lücke, denn es giebt allgemeine Normen über Schadenersatz bei körperlichen Verletzungen, andrerseits handelt es sich um Vorschriften, welche den Charakter von Ausnahmen haben. Die Analogie ist ausgeschlossen, gleich ob der Transport zwar auf Eisenschienen, jedoch nicht mit Dampfkraft, oder zwar mit Dampfkraft, jedoch nicht auf Eisenschienen betrieben wird.

So hält die Entscheidung des obersten Gerichtshofes vom 26. Juli 1893 Z. 8552 (Gl.-U.-W. 14772) das Haftpflichtgesetz für unanwendbar auf Pferdebahnen, die Entscheidung vom 17. Mai 1899 Z. 4889 (Právník 1900 S. 177) für unanwendbar auf elektrische Bahnen [1]); doch wurde das Gesetz mit Entscheidung vom 20. Oktober 1897 Z. 11962 (Gl.-U.-W. 16130) auf Dampftramways für anwendbar erklärt. Es kommt überhaupt nicht darauf an, in welchem Umfange die Bahn betrieben wird, sobald der Betrieb nur mit Dampfkraft geschieht. Bemerkenswerth ist jedoch, dass das Gesetz über Bahnen niederer Ordnung vom 31. Dezember 1894 Nr. 2 RGBl. ex 1895 sämmtliche nicht mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen schon aus diesem Grunde allein in die niederste Kategorie zu den Kleinbahnen (Tertiärbahnen) einreiht; was

---

[1]) Ueber diese Entscheidung vgl. Hubácek (Ueber die Haftung der Prager Stadtgemeinde für Unfälle auf den elektrischen Strassenbahnen) Právník 1900 S. 126.

nur dadurch erklärt werden kann, dass bisher nicht mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen in grösserem Umfange nicht bestehen.

Wenn selbst in den angeführten Fällen, welche doch auch die dem Eisenbahnbetriebe charakteristische Gefährlichkeit (schnelle Fortbewegung auf Eisenschienen in streng gebundener Richtung) aufweisen, die analoge Anwendbarkeit negirt wird, so muss dies umsomehr der Fall sein bei Dampfschifffahrtsunternehmungen, welche den Transport auf weit unähnlichere Weise betreiben. Wie aus den Materialien zum Haftpflichtgesetze hervorgeht, wurde auch in der That die Ausdehnung der Haftpflicht auf Dampfschifffahrtsunternehmungen nicht beabsichtigt[1]).

Die Besonderheiten des Haftpflichtgesetzes zeigen sich namentlich in drei Punkten:

1. die Eisenbahnunternehmung haftet selbst in Fällen, in welchen sie kein subjektives Verschulden trifft u. zw. für den Zufall, sofern er nicht die hier nicht näher zu erörternde Qualification der Unabwendbarkeit (vis major) an sich trägt[2]).

2. Die Eisenbahnunternehmung hat das Verschulden derjenigen Personen, deren sie sich zur Ausübung des Betriebes bedient, ebenso zu vertreten, wie ihr eigenes.

3. Die Eisenbahnunternehmung trägt in jedem Falle die Last des Exculpirungsbeweises.

In diesen drei Richtungen gelten für Transportanstalten, welche nicht unter das Haftpflichtgesetz fallen, die allgemeinen Normen über Schadenersatz.

1. Erforderniss des Verschuldens.

Das österreichische Recht beruht gleich dem römischen Rechte auf dem Verschuldungsprincipe[3]). Als Grundsatz gilt § 1295 in Verbindung mit § 1306 abGB.: „Jedermann ist berechtigt, von dem Beschädiger den Ersatz des Schadens, welchen ihm dieser aus Verschulden zugefügt hat, zu fordern. Den Schaden, welchen Jemand ohne Verschulden verursacht hat, ist er in der Regel zu ersetzen nicht schuldig“[4]).

Die blosse Verursachung ohne subjectives Verschulden ist nur ausnahmsweise

---

[1]) Vgl. die Rede Hye's in den stenogr. Protokollen des Herrenhauses IV. Session 1867—1869 S. 1551: „ . . . auf Dampfschifffahrten ausgedehnt . . . hierdurch (würden) völlige Umwälzungen in allen diesfälligen Bestimmungen des allg. bürg. Gesetzbuches herbeigeführt, wozu im Augenblicke kein Anlass ist“. — Die deutsche Judicatur dehnt das deutsche Haftpflichtgesetz ebenfalls nicht auf den Damfschifffahrtsbetrieb aus, selbst wenn derselbe mit dem Eisenbahnbetriebe verbunden ist (Eger, Reichshaftpflichtgesetz 1896 S. 29, 41, 51).

[2]) Vgl. meinen Artikel (Ueber Verschulden des Beschädigten) in dieser Zeitschrift XVII, S. 168 und die daselbst citirten.

[3]) „Nicht der Schaden verpflichtet zum Schadenersatz, sondern die Schuld“ Ihering, Schuldmoment S. 40.

[4]) Vgl. Randa Náhrada škody 1899 S. 15, 27 (dazu meine Anzeige in Jur. Bl. 1899 Nr. 22); Unger, System II § 100 S. 230; Burckhard, System II § 78 S. 254; Krainz-Pfaff-Ehrenzweig I § 138 S. 378 (daselbst auch die weitere Literatur), II § 338 Z. 7.

(z. B. § 1310 abGB.) Grund einer Ersatzpflicht; im österreichischen Rechte kann somit nicht von einem Verursachungsprincipe, sondern nur von einzelnen Fällen, in welchen objektive Verursachung ohne subjektives Verschulden genügt, gesprochen werden. Der Wissenschaft steht es allerdings frei, einen einheitlichen Gedanken zu suchen, welcher diesen Ausnahmsbestimmungen zu Grunde liegt[1]), allein selbst wenn ein solcher gefunden würde, hörten die nun einheitlich zusammengefassten Ausnahmen nicht auf, dem Grundprincipe gegenüber Ausnahmen zu sein[2]).

Dass das Verschuldungsprincip das herrschende ist, geht auch aus dem, eine Ausnahme von demselben enthaltenden Eisenbahnhaftpflichtgesetz selbst hervor. Die Wendung, dass das Verschulden „vermuthet wird," wurde nur deshalb gebraucht, um dieses Gesetz mit dem im bürgerlichen Rechte herrschenden und vom Gesetzgeber als herrschend vorausgesetzten Verschuldungsprincipe in Uebereinstimmung zu bringen[3]).

Wir müssen demnach bezüglich der im Verkehre einer nicht mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn und einer Dampfschifffahrtsunternehmung vorkommenden Unfälle, da eine Ausnahme nicht statuirt ist, an der Regel festhalten, dass zur Begründung eines Schadenersatzanspruches erfordert wird: Ein in ursächlichem Zusammenhange mit dem Schaden stehendes, objektiv widerrechtliches und subjektiv als Verschulden zurechenbares Verhalten desjenigen, von dem die Entschädigung gefordert wird.

2. Haftung für Gehilfen.

Anknüpfend an den letzten Satz, dass ein schuldhaftes Verhalten desjenigen erfordert wird, von dem die Entschädigung gefordert wird, wird die Frage zu besprechen sein, ob der Unternehmer für das Verschulden seiner Gehilfen einzutreten habe.

Das österreichische Recht steht auch bezüglich dieser Frage auf dem römisch-rechtlichen Standpunkte. Jeder haftet in der Regel nur für sein eigenes Verschulden (§ 1313 abGB). Für das Verschulden der Gehilfen haftet der Principal nur insoweit, als ihn selbst ein Verschulden trifft. Dieses Verschulden kann in einer Fahrlässigkeit in der Auswahl des Gehilfen (§§

---

[1]) Vgl.: Unger: „Handeln auf eigene Gefahr" 1893; R. Merkel: Collision rechtmässiger Interessen 1895 („Handeln im eigenen Interesse"); Rümelin: Gründe der Schadenszurechnung 1896 (S. 26: Es leuchtet in keiner Weise ein, wie der blosse Causalnexus ohne Hinzukommen weiterer Momente, namentlich subjektiver Art, eine Haftung begründen sollte); Sjöpren, Dogm. Jahrb. XXXV S. 407, 418.

[2]) Vgl. Randa l. c. S. 15: Die Fälle, für welche das angebliche Princip aufgestellt wird, erscheinen nur als Ausnahmen von dem auch von Unger anerkannten Grundsatze, dass in der Regel nur verschuldeter Schaden zu ersetzen ist; Unger, Handeln auf eig. Gef. 1893 S. 131: So stehen Haftung ohne Schuld und Haftung aus Schuld zu einander im Verhältniss von Ausnahme und Regel. (Vgl. theilweise dagegen Pfaff, Gutachten 1880 S. 7 ff., welcher jedoch S. 9 ebenfalls anerkennt: Auch die Wissenschaft des gemeinen Rechtes ist noch weit davon entfernt, die beiden Sätze: Es giebt Fälle, in welchen man für verschuldeten Schaden, und solche, in denen man auch für unverschuldeten Schaden einstehen muss, als coordinirte nebeneinander zu stellen.)

[3]) Vgl. meinen in Nr. 3 genannten Artikel S. 169.

1315, 264, 1010, 1161 abGB.), in der Beibehaltung und auch Beaufsichtigung (arg. § 264 abGB.) desselben gelegen sein[1]).

Von der Regel, dass der Principal nur für culpa in eligendo (et inspiciendo) haftet, bestehen allerdings Ausnahmen. Dies ist der Fall insbesondere bezüglich des Gütertransportes. Schiffer und Fuhrleute haften für Sachen, die als Fracht ihren Dienstleuten übergeben worden sind, nach allgemeinem bürgerlichen Recht gleich einem Verwahrer (§ 970 abGB.); sie verantworten den Schaden, welchen ihre eigenen oder die von ihnen zugewiesenen Dienstpersonen an der Befrachtung verursachen (§ 1316 abGB). Frachtführer haften nach Handelsrecht für ihre Leute und für andere Personen, deren sie sich bei Ausführung des von ihnen übernommenen Transportes bedienen (Art. 400 HG.).

Was den Personentransport anbelangt, so besteht die unbedingte Haftung für das Verschulden der Gehilfen nur bei mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen nach dem eingangs genannten Haftpflichtgesetze. Inbetreff anderer Transportunternehmungen gelten die allgemeinen Grundsätze. So lehnte der oberste Gerichtshof die Haftung des Unternehmers einer elektrischen Strassenbahn für das Verschulden des Wagenlenkers laut Entscheidung vom 17. Mai 1899 Z. 4889 (Právnik 1900 S. 177) mit der nachstehenden Begründung ab: Die Ansicht der beiden unteren Instanzen, dass die Klägerin selbst das Verschulden des Unternehmers an dem Unfalle ihres Gatten beweisen müsse, ist richtig. Weil der Wagenlenker ordentlich geprüft und im Dienste vollkommen verlässlich war, kann nicht begründeter Weise behauptet werden, dass den geklagten Unternehmer inbetreff jenes Unfalles ein Verschulden im Sinne des § 1315 abGB. (culpa in eligendo) treffe[2]). Aehnlich die zwei ersten Instanzen.

[1]) Randa l. c. S. 45; Randa, Gutachten 1880 S. 129; Strohal, Gutachten 1880 S. 153 Materialien zum abGB. (Ofner, Protok. S. 487, Pfaff-Hoffmann, Excurse I S. 82); Krainz-Pfaff-Ehrenzweig II § 406 S. 336; Hubácek l. c. S. 131. Vgl. ferner Unger (Handeln auf eigene Gefahr 1893 Abs. VII—VIII) und Mataja (Recht des Schadenersatzes S. 57 ff.), welche de lege ferenda für eine Erweiterung der Haftung des Principals eintreten, de lege lata jedoch den Grundsatz der Haftung für culpa in eligendo anerkennen. Aehnlich Steinbach (Rechtsgrundsätze betr. Ersatz von Vermögensschäden, Jur. Bl. 1888 S. 291). — Eine weitere Haftung des Principals als für culpa in eligendo (et inspiciendo) nehmen insbesondere an Pfaff im Gutachten 1880 S. 80 ff. und Schreiber in Stubenrauchs Commentar ad § 1161, welch letzterer den Gehilfen als Organ d. i. als ideelle Verlängerung des Armes des Werkmeisters auffasst. Hiegegen Randa l. c. S. 47 und Unger l. c. VII Anm. 8, 9. Dass ein Bedürfniss nach Erweiterung der Haftung des Principals besteht, lässt sich nicht bestreiten und wird allgemein anerkannt. Auch in der Judicatur macht sich eine Tendenz nach erweiternder Interpretation geltend (vgl. Gl.-U.-W. 492, 691, 777 N. F.), bei körperlichen Verletzungen im Betriebe von Transportanstalten jedoch nicht, ausgenommen, wenn der Unternehmer eine juristische Person ist, in welchem Falle die Judikatur schwankt (siehe weiter im Texte).

[2]) Zu bemerken ist hierzu noch Nachstehendes: Laut § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung vom 16. November 1851 Nr. 1 RGBl. ex 1852 haften die Betriebsunternehmungen für die durch eigenes oder durch Verschulden ihrer Beamten und Diener an Personen und Sachen zugefügten Beschädigungen: 1. im Sinne der eingegangenen Verbindlichkeit und nach den über diese Haftung bestehenden besonderen gesetzlichen Anordnungen; 2. in Ermanglung solcher nach den Bestimmungen des allgemeinen bürgerlichen Gesetzbuches über Schadenersatz.

in der Entscheidung vom 26. Juli 1893 Z. 8552 Gl.-U.-V. 14772 bezüglich einer Pferdebahngesellschaft (die dritte Instanz verneinte auch das Verschulden des Kutschers). Auch inbetreff von Dampfschifffahrtsunternehmungen müssen, was die Beschädigung von Personen anbelangt, dieselben Grundsätze gelten[1]), ebenso bei Fiaker- und Droschkenhältern. Ein Unterschied ist bezüglich der Transportmittel, welche nicht zu den mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen gehören[2]), nicht begründet.

Was den Beweis der Untüchtigkeit des Gehilfen anbelangt, so wird zumeist davon ausgegangen, dass durch die Unachtsamkeit in dem einen gerade in Frage stehenden Fall noch nicht nothwendig die Untüchtigkeit bewiesen wird[3]).

Transportunternehmer pflegen oft juristische Personen oder Handelsgesellschaften zu sein, es ist demnach der Einfluss dieses Umstandes auf die Haftung für Gehilfen zu besprechen.

Das österreichische Recht stellt als Princip den Satz auf: „Im Verhältnisse gegen Andere geniessen erlaubte Gesellschaften in der Regel gleiche Rechte mit den einzelnen Personen (§ 26 abGB.)“. Beim Verschulden kommt es auf eine Afficirung des Willens an, die juristische Person selbst, als physisch nicht existent, hat aber in Wirklichkeit keinen Willen. Unrichtig wäre es, nun aus dieser Thatsache zu folgern, dass die juristische Person überhaupt kein Verschulden treffen könne oder dass ihre Verantwortlichkeit aus diesem Grunde wesentlich beschränkt sei[4]); denn obzwar die juristische Person keinen Willen haben kann, so gilt doch rechtlich der Wille gewisser physischer Personen, welche laut Statuten zu Rechtshandlungen für die juristische Person berufen sind, als ihr Wille. Das Verschulden dieser Personen, wenn sie als Repräsentanten der juristischen Person für dieselbe handeln, gilt als Verschulden der juristischen Person. Dies gilt nicht nur bezüglich obligatorischer Verhältnisse, sondern auch in Bezug auf Delicte, welche die Vertreter der juristischen Person in Ausübung ihrer Funktionen begehen (argum. § 26 abGB. u. §§ 45, 46 des Gesetzes vom 28. Dezember 1887 Nr. 1 RGBl. ex 1888)[5]). Es kann mithin auch einer juristischen Person Verschulden in der Auswahl, Beibehaltung und Beaufsichtigung eines Gehilfen zugerechnet werden, wenn derjenigen physischen Person, welcher nach der Organisation der juristischen Person die Auswahl, Beibehaltung, Beaufsichtigung obliegt, eine Fahrlässigkeit in der Ausübung der besagten Funktionen beigemessen werden kann. Die Haftung der juristischen Person ist mithin gleich der Haftung eines physischen Principals; sie ist weder gemildert noch verschärft. Insbesondere

[1]) Zumal diesfalls eine dem § 19 der in Nr. 10 citirten Eisenbahnbetriebsordnung analoge Bestimmung nicht besteht.

[2]) Abgesehen von § 19 der Eisenbahnbetriebsordnung in der Deutung der Entscheidung vom Jahre 1896.

[3]) Vgl. Entsch. vom 11. Mai 1871 Z. 13862 Gl.-U.-W. 4163, vom 20. Februar 1867 Z. 11341 Gl.-U.-W. 2746, dazu Randa l. c. S. 49. (Dagegen Entsch. vom 20. Mai 1879 Z. 2403 Gl.-U.-W.)

[4]) Vgl. Brinz, Pandekten § 241 und andere Romanisten.

[5]) Vgl. Randa l. c. S. 35 ff.

lässt sich eine Verschärfung in dem Sinne nicht rechtfertigen, dass die juristische Person schon wegen des Umstandes allein, dass sie eine juristische Person und daher handlungsunfähig ist, für das Verschulden aller ihrer Gehilfen unbedingt verantwortlich sei. Denn ebensowenig, wie man sonst einen handlungsunfähigen (unmündigen, wahnsinnigen) Principal bloss aus dem Grunde seiner Unfähigkeit und der Nothwendigkeit der Vertretung nicht unbedingt für das Verschulden aller Gehilfen (wenn man auf dem Standpunkte der Haftung für culpa in eligendo steht) strafbar machen kann, so ist dies auch inbetreff einer juristischen Person unthunlich. Blosse Gehilfen (Kutscher, Wagenlenker, Maschinisten, Heizer) können überhaupt nicht als Vertreter der juristischen Person in ihrem Willen, sondern nur als von ihr erwählte Personen angesehen werden, und es wird demnach inbetreff derselben, ebenso wie bei einem physischen Principal, auf das Verschulden in der Auswahl, Beibehaltung, Beaufsichtigung ankommen[1]. Inconsequent ist mithin die Begründung der Entscheidung vom 10. August 1899 Z. 11684 Gl.-U.-W. 691 N. F.[2], ebenso die Begründung der meines Wissens noch nicht veröffentlichten Entscheidung vom 19. Februar 1901 Z. 14 inbetreff einer Kesselexplosion auf einem Dampfer[3]. In beiden wird daraus, dass für juristische Personen dieselben Grundsätze gelten, wie für physische Personen, der Schluss gezogen, dass erstere strenger haften als letztere. Vgl. dagegen die obangeführte Entscheidung vom 26. Juli 1893 Z. 8552 Gl.-U.-W. 14772.

In Kürze kann demnach gesagt werden: Die juristische Person haftet als Principal für das Verschulden ihrer Gehilfen dann und insoweit, als eine physische Person in besagtem Falle haften würde.

(Schluss folgt im nächsten Heft.)

---

[1] Vgl. Randa l. c. Anm. 30: „Auf die Frage Pfaffs: Haftet die juristische Person für das Verschulden in der Auswahl des wählenden Organs oder direkt für das Verschulden des Erwählten, antworte ich: nach österreichischem Rechte nur für das Verschulden des Ersteren . . ."

[2] . . . wenn berücksichtigt wird, dass nach § 26 abGB. Gesellschaften Dritten gegenüber gleiche Rechte mit einzelnen Personen geniessen, somit auch in gleicher Weise verpflichtet werden, dass die beklagte Firma nur der Name der Unternehmer ist, welche als solche ihre Geschäfte nicht selbst führen kann, sondern hiezu sich anderer Personen bedienen muss, dass demnach die Haftung für ein pflichtwidriges Gebahren „aller" jener Personen, deren sie sich bei Durchführung des Geschäftsbetriebes bedient, in den Bestimmungen der §§ 1294, 1297, 1331 abGB. ihre Rechtfertigung findet. . .

[3] Die beklagte Gesellschaft kann sich hinter ihre Eigenschaft als juristische Person mit Erfolg nicht verschanzen und für sich Privilegien in Anspruch nehmen, die ihr nicht zustehen, weil das Gesetz zwischen einer einzelnen und einer juristischen Person keinen Unterschied macht; juristische Personen bezw. ihre Repräsentanten in der Regel nicht in der Lage sind, sämmtliche Geschäfte selbst zu besorgen, sondern vielmehr oft genöthigt sind, die Geschäfte an untergeordnete Angestellte zu übertragen, die Gesellschaft auch für dolose oder culpose Handlungen oder Unterlassungen ihrer Angestellten und den durch dieselben entstandenen Schaden verantwortlich ist, weil unter den gegebenen Voraussetzungen die Handlungen und Unterlassungen der Untergebenen nicht als fremde, sondern als eigene der juristischen Person anzusehen sind.

14.

Die Haftung der Eisenbahn für Ueberfüllung der Personenwagen.

Von **Dr. F. Gorden,**
Amtsrichter in Hamburg.

Die Klage des Justizraths Wagner auf Rückzahlung von 60 Pf. Fahrgeld wegen Ueberfüllung seines Coupés während einer Fahrt auf der Berliner Vorortsbahn ist nunmehr vom Landgericht I Berlin in zweiter Instanz definitiv zu Ungunsten des Klägers entschieden worden. Das Amtsgericht hatte der Klage stattgegeben und sich hierbei auf §§ 631 ff., 157 B. G. B. gestützt. Er führt in seiner Begründung u. a. folgendes aus[1]): „Es ist dem Beklagten auch zuzugeben, dass der Reisende sich gewisse, durch vorübergehende Ueberfüllung der Wagenabtheile hervorgerufene Unbequemlichkeiten ab und zu gefallen lassen muss. Aber diese Duldungspflicht des Reisenden hat naturgemäss ihre Grenzen, welche in concreto unter Berücksichtigung der Volkssitte durch richterliches Ermessen zu finden sind. Es kann nun nach Ansicht des erkennenden Gerichts keinem Zweifel unterliegen, dass im vorliegenden Falle eine gröbliche und nicht zu duldende Ueberfüllung des Eisenbahnabtheils stattgefunden hat, und dass eine derartige an Feiertagen hin und wieder eintretende erhebliche Ueberfüllung von Vorortszügen noch nicht zur Verkehrssitte geworden ist, sondern von einem grossen Theile des Publikums schwer empfunden wird. Daher ist der Ansicht des Klägers, dass der Transport von Charlottenburg bis Wannsee durchaus minderwerthig war, beizupflichten".

Das Landgericht nimmt eine gegentheilige Verkehrssitte als vorhanden an und stützt sich hierbei auf die Erwägung, dass eine Kontrole über die ordnungsmässige Besetzung der Abtheile in den Stadtbahn- und Vorortzügen eine derartige Vermehrung des Beamtenpersonals und dem zu Folge eine solche Steigerung der Kosten herbeiführen würde, dass alsdann der ermässigte Tarif, wie er auf diesen Zügen eingeführt sei, eine erhebliche Erhöhung erfahren müsste. „Jeder billig denkende Reisende, heisst es dann wörtlich weiter, welcher diese Züge benützt, muss daher mit der Möglichkeit rechnen, dass bei dem heftigen Andrange der Reisenden, welche das gleiche Interesse haben, mit dem Zuge, der gerade vorgefahren, mitzukommen, und von denen Keiner gerne auf den vielleicht erst eine Stunde später abfahrenden nächsten Zug warten will, auch einmal mehr Reisende in ein Abtheil dringen, als Sitz-

[1]) Wir zitiren das Urtheil, welches uns nicht zugänglich geworden ist, nach Zeitungsberichten . . ., insbesondere der Nr. 658 des Berliner Tageblatts.

plätze vorhanden sind, und er rechnet auch thatsächlich zweifellos mit dieser Möglichkeit" . . . „Die hier gegebene Auslegung des Transportvertrages ist diejenige, welche Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte erfordert (§ 157 B.G.B.). Die Ermässigung der Fahrpreise, die schnelle Folge der Züge, ihr pünktlicher Abgang und ihre Ankunft liegt im Interesse des Publikums, und wer diese Vortheile geniessen will, muss billigerweise auch die mit diesem System verknüpften Nachtheile mit in den Kauf nehmen" . . . Zum Schlusse heisst es dann: „Ob etwa die Eisenbahnpolizei aus sanitären oder sonstigen Gründen Veranlassung finden müsste, einer Ueberfüllung der Abtheile gegenüber einzuschreiten, ist nicht Sache richterlicher Kognition, vielmehr lediglich Verwaltungsangelegenheit". Dies Urtheil ist fast von der gesammten Tagespresse als unrichtig bekämpft und mit den Rechtsanschauungen der Nichtjuristen als in schroffem Widerspruch stehend bezeichnet worden. Man hat die ja auch vom Amtsgericht nicht anerkannte Verkehrssitte in Abrede gestellt und bestritten, dass das vom Landgericht hervorgehobene Moment der Billigkeit des Fahrpreises die Schlussfolgerung des Landgerichts rechtfertige. Engel führt hierüber in seiner Kritik des Urtheils folgendes aus[1]:

„Der einzige Vortheil der Ortszüge besteht in ihrer allerdings nicht unwesentlichen Verbilligung gegenüber den anderen Zügen. Die Richter haben aber übersehen, dass diese Billigkeit ja mit namhaften Nachtheilen, auch ohne die Ueberfüllung, von allen Reisenden erkauft werden muss. Die Ortszüge gehen nur halb so schnell wie die anderen Züge, wie selbst die Personenzüge. Eine Fahrt in einem Personenzug, ja sogar in einem Schnellzuge von Berlin nach Potsdam mit einer Fahrkarte dritter Klasse kostet hin und zurück 1,60 M. Die Fahrt hin und zurück in einem Vorortzuge kostet allerdings nur 1 M., dafür aber erleidet man einen Zeitverlust von 52 Minuten gegenüber den 24 Minuten im Schnellzuge und den etwa 27 bis 30 Minuten im Personenzuge. Hinzu kommt als ein nicht unwesentlicher Nachtheil die Nichtgewährung von Freigepäck für Vorortzüge. Wer mit einem Vorortzuge von Berlin nach Potsdam fährt und ein Gepäckstück hin und zurück aufgiebt, hat in der dritten Klasse 2 M. zu bezahlen für eine schlechtere Leistung als bei Personen- oder Schnellzügen, wo die Doppelfahrt nur 1,60 M. kostet. Wie kann man gerechterweise angesichts dieser Nachtheile, die mit der Verbilligung der Ortszüge verbunden sind, dem Reisenden zumuthen, dass er, der sonst überall die strengste Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und guten Sitte durch die Polizeigewalt für etwas Selbstverständliches zu halten verpflichtet ist, nun als den Bestandtheil eines auf Treu und Glauben gegründeten Vertrages die vollkommene Ausserkraftsetzung aller Polizeigewalt, aller Ordnung, der Rücksicht auf Anstand und Gesundheit halten soll? — Nur in einem Falle liesse sich die Ueberfüllung als unvermeidliches, mit in den Kauf zu nehmendes Uebel bei einem auf Treu und Glauben und auf Verkehrssitte gegründeten Beförderungsvertrage ansehen: im Falle höherer Gewalt" . . .

Wir stimmen diesen Ausführungen in allen Stücken bei und wundern

[1]) Vergl. Abendblatt der Vossischen Zeitung Nr. 608 zweite Beilage.

uns nur darüber, dass man gegentheiliger Meinung sein kann. Eine solche Meinung vertritt Eger in der Deutschen Juristenzeitung[1]), indem er versucht, die Richtigkeit der landgerichtlichen Entscheidung aus der Verkehrsordnung herzuleiten. Er hält die Vorschriften des B. G. B. nicht für anwendbar, weil die §§ 14 und 26 V. O. erschöpfend bestimmten, welche Leistungen den Eisenbahnen im Falle der Unmöglichkeit der Gewährung eines Platzes bei Fahrtunterbrechung, gänzlichem oder theilweisem Ausfall der Fahrt obliegen und aus diesen Vorschriften die Absicht deutlich hervorgehe, weitere Leistungen der Eisenbahn auszuschliessen, so dass die blosse Unbequemlichkeit bei Benutzung eines Platzes in Folge zeitweiliger Ueberfüllung eines Wagenabtheils Grund für einen Entschädigungsanspruch oder das Verlangen auf Rückzahlung des ganzen oder antheiligen Fahrpreises nicht abgeben könne. Weder in der Verkehrs- noch in der Betriebsordnung sei, abgesehen von den D-Zügen, die Zahl der Plätze bestimmt. Nach § 14 V. O. gäben die Fahrkarten zwar Anspruch auf Plätze in der entsprechenden Wagenklasse, nach § 17 ebd. würden aber einzelne Plätze nicht verkauft und nach § 10 sollten aus den Fahrplänen die Wagenklassen, mit welchen die einzelnen Züge fahren, nicht aber die Zahl der Plätze oder aufzunehmenden Personen zu ersehen sein. Hieraus folge, dass der Begriff „Platz“ in der V. O. ein unbestimmter sei, und dass dies auch für den Begriff der „Ueberfüllung“ gelte . . . Allein diese Auslegung der Verkehrsordnung wird den Anschauungen des Verkehrs nicht gerecht und verkennt den Zusammenhang der Verkehrsordnung mit den Prinzipien unseres nunmehr im Bürgerlichen Gesetzbuche zur Codifikation gelangten allgemeinen Rechts.

Es mag zwar richtig sein, dass die V. O. den Fall einer Ueberfüllung von Personenwagen nicht berücksichtigt . .; sie spricht nur einmal, in anderem Zusammenhange . ., von einer Ueberlastung des Zuges[2]), womit vielleicht eine Ueberfüllung der einzelnen Abtheile gemeint ist, unrichtig ist es aber, dass auf den vorliegenden Fall einzig und allein die Vorschriften der V. O. Anwendung zu finden haben, und dass aus ihnen zu folgern sei, dass die Eisenbahn jede Haftung für Ueberfüllung ablehne. Der § 14 V. O. regelt die Rechte des mit Billet versehenen Reisenden, der überhaupt keinen Platz im Zuge oder in der Wagenklasse erhält, für welche er das Billet erworben hat, § 26 disponirt über die Rechte des Reisenden bei Zugverspätung oder Zugausfall, alles Vorschriften, die hier nicht weiter in Frage kommen. Richtig ist ferner, dass der Begriff „Platz“ in der Verkehrsordnung keine Umgrenzung erfahren hat. Hieraus lässt sich aber bei der grundsätzlichen Abneigung unserer Gesetzgebung gegen jede Art von Definitionen keine Folgerung herleiten. Die Verkehrssitte hat schon längst, und zwar schon vor dem Inkrafttreten der letzten Verkehrsordnung, darunter für die drei ersten Wagenklassen eine örtliche Gelegenheit verstanden, die Eisenbahnfahrt in sitzender Position zurückzulegen. Damit ist aber ohne Weiteres die Möglichkeit verbunden,

[1]) VII. Jahrgang S. 23.
[2]) Vergl. § 26 Abs. 4.

ungehindert zu diesem Sitze zu gelangen und sich von ihm zu entfernen, eine Möglichkeit, die bei dem Vorhandensein von 21 Personen in demselben Abtheil (dieser Umstand eben hatte den Justizrath Wagner zu seiner Klage veranlasst) nicht gegeben ist, da sie nothwendig den Zwischenraum zwischen den Sitzbänken der Reisenden völlig ausfüllen. Es hat sich sogar für die mit Sitzen versehenen Wagenklassen, wie schon aus den äusseren Einrichtungen der Coupés ersichtlich ist, die Verkehrssitte herausgebildet, dass, falls nicht bauliche Verhältnisse, wie Aborte, Wagenführersitze u. dergl., dies hindern, in der ersten Wagenklasse 6, in der zweiten 8, in der dritten 10 Personen Sitzgelegenheit finden. Der Begriff „Platz“ und demzufolge der der Ueberfüllung ist danach unschwer zu bestimmen.

Gänzlich abwegig ist es aber, wie Eger will, a. Grd. § 472 H.G.B. die Anwendbarkeit der Verkehrssitte auf den öffentlichen Personentransport mit der Argumentation auszuschliessen, dass der gedachte Paragraph die Regelung der Personenbeförderung lediglich der Verkehrsordnung überlassen und deshalb nur auf Grund der Verkehrsordnung die Beurtheilung des hier streitigen Falles zu erfolgen habe. Allein schon die Frage, was denn juristisch eine Personenbeförderung ist, die in der V.O. nicht entschieden ist und nicht entschieden werden konnte, weist auf eine Heranziehung der einschlägigen Vorschriften des Bürgerlichen Gesetzbuchs hin. Nach unbestrittener Ansicht ist die Personenbeförderung eine locatio-conductio operis oder, wie das B.G.B. im § 631 ff. sagt, ein Werkvertrag. Es entscheiden daher für die Frage, ob der abgeschlossene, zur Ausführung gelangte Vertrag den Absichten der Parteien entsprechend von den Contrahenten erfüllt ist, die Vorschriften des B.G.B., insbesondere § 631 und § 634. Für den Werkvertrag gilt aber, wie für alle Verträge, die generelle Auslegungsregel des § 157, nach welchem Verträge so auszulegen sind, wie Treu und Glauben mit Rücksicht auf die Verkehrssitte es erfordern. Mit Recht bemerkt Dernburg (Bürgerliches Recht Bd. II S. 24 und 26) hierzu[1]: „Nichts anderes will das Gesetz, als dass der Richter zur Richtschnur nehmen soll, was bei dem Schuldverhältnisse nach dem Zwecke des Geschäfts und der Sitte anständig und gerecht denkender Menschen von dem anderen Theile erwartet werden durfte“ ... „Die Verkehrssitte wird als wichtigster Leitstern für die Beurtheilung der Schuldverhältnisse nach Treu und Glauben bezeichnet. Aber der einzige ist er nicht“. Nimmermehr kann es aber zur Verkehrssitte geworden sein, dass der mit einer Fahrkarte versehene Reisende sich eine Ueberfüllung des Wagenabtheils in dem Maasse gefallen lassen müsste, wie dies im vorliegenden Falle geschehen ist. Ein derartiges Zusammendrängen von Menschen, noch dazu verschiedenen Geschlechts, ist schon aus sanitären Gründen unzulässig. Es verletzt, weil gegen die Grundsätze des Anstandes und der guten Sitten verstossend, die öffentliche Ordnung, und es würde einer derartigen Verkehrssitte, selbst wenn sie bestände, die richterliche Anerkennung zu versagen sein. Dass aber unabhängig von dieser angeblichen Verkehrssitte

[1]) Vgl. auch Planck, Comm. zu § 157 und Staub in der D. J.-Ztg. VII Nr. 1 S. 24.

die Gestattung oder Duldung einer Ueberfüllung der Coupés keine **derartige** Vertragserfüllung gegenüber dem Reisenden, welcher rechtzeitig und ordnungsmässig seinen Platz im Wagenabtheil eingenommen hat, darstellt, die nach dem Zwecke des Vertrages und der Sitte anständiger und gerecht denkender Menschen (Momente, die dem Taktgefühl und der Lebenskenntniss des Richters einen weiten Spielraum gewähren), von dem Gegenkontrahenten zu erwarten ist, bedarf keiner Ausführung. Denn abgesehen von der drohenden Verletzung des Anstandes wird der Reisende durch Ueberfüllung des Coupés einer höheren Betriebsgefahr ausgesetzt, als mit der er bei Eingehung des Beförderungsvertrages gerechnet hat und rechnen musste.

Entspricht im vorliegenden Falle die Vertragserfüllung nicht den gesetzlichen Vorschriften, so muss die Entscheidung des Landgerichts als unrichtig reprobirt werden. Wenn die Tagespresse in Veranlassung des Wagner'schen Rechtsstreits wiederum von einer Divergenz zwischen juristischer Auffassung und gesundem Menschenverstande spricht, so hat sie sachlich recht, vergreift sich aber im Ausdruck. Es giebt keine von der der Allgemeinheit abweichende juristische Auffassung der Lebensverhältnisse[1]). Denn immer muss die Beurtheilung des einzelnen Falles dem Postulat der Vernunft, gemeiniglich als gesunder Menschenverstand bezeichnet, entsprechen. Weicht sie hiervon ab, so liegt die Schuld entweder an der Rechtsnorm, die sich im Widerspruch mit der Volksmeinung befindet, oder an einer unrichtigen Auslegung des Gesetzes. Im vorliegenden Falle steht das Gesetz mit der allgemeinen Rechtsauffassung im Einklang. Es bietet bei richtiger Auslegung eine genügende Handhabe, die Eisenbahnverwaltung, der übrigens selbst die Ausübung sanitärer und exekutivpolizeilicher Funktionen anvertraut ist, zu zwingen, Personenbeförderungsverträge den Anschauungen des Verkehrs entsprechend zu erfüllen. Es hat nur wieder einmal an richtigen Interpreten des gesetzgeberischen Willens gefehlt[2]).

[1]) Vergl. den lesensw. Aufsatz **Doves**: Die Unpopularität des Juristenstandes in der D. J.-Ztg. VII Nr. 1 S. 12.

[2]) Die Kgl. Eisenbahndirektion Berlin hat neuerdings Anordnungen getroffen, um einer Ueberfüllung der Vorortszüge vorzubeugen. Cf. Z. d. V. D. E.V. Jahrg. 1902. S. 198.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Rosenberg, Werner, Staatsanwalt. Die staatsrechtliche Stellung der Reichseisenbahnen. Aus den Annalen des Deutschen Reichs. 35. Jahrg. Nr. 1. 1902. J. Schweitzer Verlag (Arthur Sellier).

Bereits an einer früheren Stelle dieser Zeitschrift (Bd. 18 S. 91) ist auf den reichen und vielseitigen Inhalt der Annalen des Deutschen Reichs hingewiesen worden, insbesondere auf die zahlreichen Abhandlungen, welche auch für die Entwicklung des Eisenbahnrechts von Bedeutung sind. In der vorliegenden Abhandlung untersucht der Verfasser zunächst die staatsrechtliche Stellung, welche die französischen Eisenbahngesellschaften bis 1870 in Frankreich eingenommen haben, und sodann die Veränderungen, welche dieser Rechtszustand in Elsass-Lothringen durch die deutsche Reichs- und Landes-Gesetzgebung erfahren hat. Die Streitfrage, ob der Bundesrath befugt gewesen ist, die von ihm erlassenen Eisenbahn-Reglements als Rechtsverordnungen mit verbindlicher Kraft für Jedermann zu erlassen, wird eingehend geprüft und bezüglich der neuen Verkehrsordnung bejaht, bezüglich der übrigen Reglements verneint; die Gültigkeit der letzteren wird auf ein durch langjährigen Gerichtsgebrauch entstandenes Gewohnheitsrecht gegründet. Verfasser gelangt zu dem Resultat, dass die Reichseisenbahnen von der elsass-lothringischen Landesverwaltung unabhängig sind und gewissermassen einen Staat im Staate bilden. Da es der Verfasser für ausgeschlossen hält, dass das Reich an Elsass-Lothringen die Reichsbahnen unentgeltlich abtrete, so schlägt er, um dem Reichslande einen stärkeren Einfluss auf die Verwaltung der Reichseisenbahnen zu verschaffen und beide in ein engeres Verhältniss zu einander zu bringen, vor, den seit 1874 bestehenden Eisenbahnrath weiter auszugestalten und seine Zusammensetzung und seinen Wirkungskreis reichsgesetzlich zu regeln. Dr. G. Eger, Berlin.

Meyer, B. H. Railway regulation under foreign and domestic laws. Washington 1901.

Schwarz, O. und **Strutz, G.** Der Staatshaushalt und die Finanzen Preussens. Bd. 1. Die Ueberschussverwaltungen von G. Strutz. Lief. 3: Die Eisenbahnverwaltung. Berlin 1901. J. Guttentag.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Lass, Dr. Ludwig, und **Maier, Dr. Rudolph.** Haftpflichtrecht und Reichsversicherungsgesetzgebung. Zweite nach dem neuesten Stande der Gesetzgebung bearbeitete Auflage. München 1901. J. Schweitzer Verlag. (Arthur Sellier.)

An Stelle der Durchsicht und Verbesserung einer früheren Auflage liegt ein vollständig neues Buch vor, das durch die gemeinsame Arbeit des Verfassers der älteren Ausgabe und Rudolph Maiers entstanden ist. Die Begrenzung, welche Lass bei dem ersten Erscheinen seiner Schrift aufrecht erhielt, ist auch in der neuen Auflage nicht fallen gelassen worden; die Verfasser behandeln das Schadenersatz- und

Haftpflichtrecht nur insoweit, als die Tödtung oder Körperverletzung eines Menschen in Frage steht, das Haftpflicht- und Schadenersatzrecht in Bezug auf Sachschaden ist ausgeschlossen geblieben. Das Buch zerfällt in zwei Theile, die Behandlung des Haftpflichtrechts nach Reichszivilrecht und das Haftpflichtrecht in der Reichs-Versicherungsgesetzgebung. In dem ersten werden natürlich an erster Stelle und mit berechtigter Ausführlichkeit die Bestimmungen des B.G.B. behandelt, sodann kommen zur Erörterung das Reichshaftpflichtgesetz, Postgesetz, Haftpflicht nach Seerecht, Binnenschiffahrtsrecht, Flössereirecht und die Haftpflicht im Schleppschiffahrtsbetrieb. Der zweite Theil befasst sich mit der Haftpflicht nach den verschiedenen Unfall-Versicherungsgesetzen und dem I.- und A.-G. Den Schluss bildet eine kurze Uebersicht über die Fortgeltung des allgemeinen Haftpflichtrechts auf dem Gebiete der soeben genannten Gesetzgebung und der berufsgenossenschaftlichen Haftpflichtversicherung der Unternehmer. Die ganze Darstellung ist eine sehr sorgfältige, Litteratur und Rechtsprechung sind in ausgiebigem Masse berücksichtigt und mit Schärfe werden die Einwirkungen des sozialpolitischen Versicherungsrechts auf das Haftpflichtrecht und umgekehrt festgestellt. Für die Praxis des Haftpflichtrechts auf dem Boden des B.G.B. wird sich das Buch nicht minder als willkommener Rathgeber erweisen wie für die Praxis auf dem Boden der Unfallversicherung. Bei der von Tag zu Tag steigenden Bedeutung des Haftpflichtrechts und der Haftpflichtversicherung wird das Lass-Maier'sche Buch ohne Zweifel auch den Haftpflichtversicherungs-Gesellschaften gute Dienste thun. Die Verfasser haben ihm eine Bibliographie sowie ein Sachregister beigegeben, das für den praktischen Gebrauch genügend ist. Wir können das gut ausgestattete Werk den Juristen und Versicherungsbeamten ernstlich empfehlen. Dr. L. Fuld, Mainz.

Brückner, H., Reichsgerichtsrath. Die privatrechtliche Haftung für das rechtswidrige Verhalten anderer. Hannover 1901. Helwing.

Auf dem Gebiete des Haftpflichtrechts hat das Bürgerliche Gesetzbuch sozialpolitische Aufgaben erfüllt und die reichsrechtlich zunächst im Haftpflichtgesetze vertretenen Grundsätze weiter ausgebildet. Der vorliegende Sonderabdruck aus der Zeitschrift „Das Recht“ beschäftigt sich mit 2 Einzelfragen dieses Rechtsgebiets, der Haftung des Dienstherrn für den Untergebenen bei Ausführung eines Auftrags (Eingehung von Verträgen und Erfüllung von Verbindlichkeiten) sowie derjenigen aus unerlaubten Handlungen, d. h. einem Verschulden des Untergebenen. Die Vergleichung mit dem bisher noch vielfach von römischen Grundsätzen beherrschten Recht zeigt die sozialen Bestrebungen des B.G.B.'s zum Schutze des Geschädigten gegenüber dem oft mittellosen Thäter. Nach einem Hinweis auf die Verschiebung der Beweislast im § 831 B.G.B. geht Verfasser in einer Schlussübersicht kurz auf die das bürgerliche Recht überschreitenden, weiteren Haftungsbestimmungen der Verkehrsgesetzgebung ein. Eine Heranziehung der Versicherungsgesetze hätte hier nahe gelegen. W. Coermann, Mülhausen i. E.

Weinrich, Dr. A. v. Die Haftpflicht wegen Körperverletzung und Tödtung eines Menschen nach den im Deutschen Reiche geltenden Rechten. 2. Aufl. Berlin 1902. Carl Heymann.

Seit dem Erscheinen der ersten Auflage (1883) des v. Weinrich'schen Werkes hat das Haftpflichtrecht insbesondere durch die sozialpolitischen Gesetze und das bürgerliche Gesetzbuch so wesentliche Aenderungen erfahren, dass die vorliegende zweite Auflage mit Recht als ein „neues Buch unter dem alten Titel“ bezeichnet werden kann. Dasselbe zerfällt in zwei Theile, von welchen der erste der Darstellung des allgemeinen Haftpflichtrechts auf der Grundlage des B.G.B. und der

noch geltenden Partikulargesetze, der zweite der Erörterung der Spezialgesetze gewidmet ist. Der zweite Theil besteht aus vier Abschnitten: A. Die Haftpflicht des Rheders und Eigenthümers von Schiffen und Flössen; B. Die Busse bei Körperverletzungen; C. Das Haftpflichtgesetz; D. Die Haftpflicht nach den Unfallversicherungsgesetzen. Dem Verfasser gebührt das grosse Verdienst, klar und übersichtlich, mit sorgfältiger Berücksichtigung der Literatur und Rechtsprechung das gesammte deutsche Haftpflichtrecht in allen seinen Zweigen zur wissenschaftlichen systematischen Darstellung gebracht zu haben. Dieselbe wird für alle, welche sich mit diesem wichtigen Rechtsgebiete beschäftigen, eine reiche Quelle der Belehrung und Anregung sein. Dr. G. Eger, Berlin.

Germershausen, A., Verwalt.-Ger.-Direktor. Das Wegerecht und die Wegeverwaltung in Preussen. 2. Aufl. Berlin. Band I 1900. Band II 1902. Carl Heymann.

Im vorliegenden Werke wird ein ebenso schwieriger wie verwickelter Rechtsstoff gründlich und übersichtlich in einer Weise behandelt, dass selbst juristische Laien daraus zuverlässige Belehrung finden können. Die jetzige Auflage ist fast um die Hälfte umfangreicher geworden als die frühere. Nur die äussere Form ist gleich geblieben, indem der erste Band die Darstellung der Rechtsverhältnisse des Wegebaues und der Wegeverwaltung in 7 richtig abgegrenzten Theilen bringt, während der zweite Band die Rechtsquellen des Preussischen Wegerechtes im Wortlaute liefert. Für die Unternehmer von Kleinbahnen ist Theil II § 8 besonders wissenswerth. Hier werden nämlich die einschlagenden Verhältnisse des Preussischen Kleinbahngesetzes eingehend behandelt, wobei die bisher erschienenen Abhandlungen und Commentare Berücksichtigung gefunden haben. Gerade in diesem § finden sich jedoch Ansichten, welche auf allseitige Zustimmung wohl nicht rechnen dürfen. So meint z. B. der Verfasser S. 121, dass in Fällen wo der Wegeherr und der Wegeunterhaltungspflichtige verschiedene Personen sind, die Zustimmung des Ersteren zur Benutzung eines öffentlichen Weges für die Anlage und den Betrieb nicht genügt, sondern daneben das Einverständniss des Wegeherrn erforderlich sei. Folgerichtig hält er als Mittel, den Widerspruch des Unterhaltungspflichtigen zu brechen, das Zustimmungsergänzungsverfahren für geboten, während dem Wegeherrn gegenüber das Enteignungsverfahren zu gebrauchen sei. Nach ihm könnten also neben einander in demselben Falle zwei Formen des Zwanges nothwendig werden, und zwei Verfahren durchzuführen sein, um das eine Ziel zu erreichen, den Weg für Kleinbahnen benutzen zu können. Seine Ansicht findet im Gesetze keine Stütze, steht vielmehr mit der diesem zu Grunde liegenden Absicht im Widerspruch, zu Gunsten der Kleinbahnen Erleichterungen zu schaffen. Auf Widerspruch stösst auch seine Ansicht Seite 134, dass die Genehmigungsfrist den Zeitraum nicht übersteigen dürfe, auf welche der Unterhaltungspflichtige seine Zustimmung zu beschränken beliebt habe. Hier sind durch Versetzen der Anmerkung 33, welche Seite 135 Zeile 5 richtig angebracht gewesen wäre, Gewährsmänner genannt, die gerade umgekehrt Gegner dieser Auffassung sind. Wenn nun zwar nicht alle Ausführungen bedingungslos zutreffen, so kann gleichwohl dem Verfasser die Anerkennung nicht versagt werden, ein durchweg brauchbares Werk geschaffen zu haben, zumal er bei Streitfragen nicht unterlassen hat, überall die Gewährsmänner zu nennen, welche Gegenansichten geäussert haben. Dass die gebotenen Rechtsquellen stets ausgiebig benutzt, die einschlagenden Satzungen des B.G.B. gewürdigt, die ergangenen Urtheile höchster Gerichtshöfe und die Ergebnisse der Wissenschaft verwerthet sind, erhöht den Werth der Arbeit, deren Benutzung durch zwei Sachregister noch erheblich erleichtert wird. Das Werk kann warm empfohlen werden. Dr. Karl Hilse, Berlin.

Fischer, O., und **Henle, W.** Bürgerliches Gesetzbnch. Handausgabe mit Anmerkungen herausgegeben in Verbindung mit E. Ebert und H. Schneider. 5. Aufl. München 1902. C. H. Beck.

Der aussergewöhnliche Erfolg der Fischer-Henle'schen Handansgabe, welche in wenigen Jahren die fünfte Auflage erreicht hat, ist ein in jeder Hinsicht wohlverdienter. In einer vorzüglichen äusseren Ausstattung birgt das Buch einen höchst werthvollen Inhalt, dessen Vorzüge bereits in Band XV Seite 295, 296 dieser Zeitschrift rühmend hervorgehoben worden sind. Mit grösster Umsicht und Sachkenntniss haben die in der Wissenschaft und Praxis hervorragenden Verfasser fortgesetzt an der Vervollkommnung des Inhalts gearbeitet und auf diesem Wege ein Werk geschaffen, welches allen Anforderungen einer guten und gediegenen Handausgabe aufs Beste entspricht. War schon die vorangehende Auflage durch die Anführung der landesrechtlichen Ansführungsbestimmungen zweckmässig ergänzt worden, so hat die vorliegende Auflage durch die Berücksichtigung der Entscheidungen des Reichsgerichts und der höchsten Landesgerichte eine neue, wesentliche Bereicherung erfahren. Ohne Zweifel werden diese wichtigen Ergänzungen dem beliebten Buche eine grosse Zahl nener Freunde zuführen. Dr. G. Eger, Berlin.

Kaufmann, Emil. Handelsrechtliche Rechtsprechung 1900/01. Nach dem System der Gesetze bearbeitet und zusammengestellt. Zweiter Band. Hannover 1902. Helwing.

Der zweite Band der handelsrechtlichen Rechtsprechung von Rechtsanwalt Kaufmann in Magdeburg wird von den praktischen Juristen mit demselben Vergnügen aufgenommen werden wie der erste; an Reichhaltigkeit des Inhaltes übertrifft er seinen Vorgänger nicht unerheblich. Durch zweckmässige Hervorhebung von Stichworten hat die Brauchbarkeit eine bedeutsame Erhöhung erfahren. Eine weitere Verbesserung bedeutet das alphabetische Sachregister, wodurch das Aufsuchen der Entscheidungen sehr erleichtert wird. Wir zweifeln nicht daran, dass die zweite Ausgabe sich als ein ebenso unentbehrliches Hülfsmittel einbürgern wird, wie dies bezüglich der ersten der Fall war. Dr. L. Fuld, Mainz.

Woedtke, E. von. Unfallversicherungsgesetz, Kommentar 5. Aufl. i. d. Fassung des Ges., betr. die Abänderung der Unfall-Vers.-Gesetze, vom 30. Juni 1900, als Gewerbe-Unfallversicherungsgesetz nen bearbeitet von F. Caspar. Berlin 1901. Georg Reimer.

Die Bearbeitung dieses bedeutenden und weitverbreiteten Kommentars hat an Stelle von Woedtke's, der durch den Umfang der ihm obliegenden Dienstgeschäfte daran verhindert war, in fünfter Auflage der durch hervorragende Schriften auf dem Gebiete der sozialpolitischen Gesetzgebung bereits rühmlichst bekannte Direktor im Reichsamt des Innern, Caspar, übernommen. Die Umarbeitung der längst vergriffenen 4. Auflage ist durch die wesentlichen Veränderungen, welche die Unfallversicherungsgesetze in Folge des Ges. vom 30. Juni 1900 erfahren haben, nothwendig geworden. Hierbei sind die Ergebnisse der umfassenden Rechtsprechnng sowie der Verwaltungspraxis des Reichs-Versicherungsamts sorgfältigst berücksichtigt. Den Erläuterungen des Gewerbennfallversicherungsgesetzes ist zweckmässig eine Erörterung des Ges., betr. die Abänderung der Unfallversicherungsgesetze, vorangeschickt. Die Erläuterungen sind klar nnd gründlich nnd haben nm so grösseren Werth, als der Verfasser bei den Vorarbeiten für die neue Fassung mitgewirkt hat und daher besonders berufen erscheint, das Verständniss der neuen Bestimmungen zu vermitteln. Dr. G. Eger, Berlin.

Hahn, Dr., Rechtsanw. Die Unfallversicherungsgesetze des Deutschen Reiches. Leipzig 1902. C. L. Hirschfeld.

Der Verfasser giebt nach einer den Entwicklungsgang der Unfallgesetzgebung

im Deutschen Reiche verfolgenden Einleitung den Text der erwähnten Gesetze wieder und erläutert ihn in Anmerkungen zu den einzelnen Gesetzesparagraphen unter wesentlicher Benutzung der Motive und unter Hinweis auf die Entscheidungen des Reichsversicherungsamtes. Wird auch bei eingehenderem Studium unserer Unfallversicherungsgesetzgebung die Benutzung des vor Kurzem in 5. Auflage erschienenen, vom Direktor im Reichsamt des Innern, Caspar, bearbeiteten, vorzüglichen Woedtkeschen Kommentars sowie des von den Mitgliedern des Reichsversicherungsamtes unter dem Titel: „Handbuch der Unfallversicherung“ herausgegebenen Aktenmaterials nicht zu entbehren sein, so empfiehlt sich für den praktischen Handgebrauch, namentlich mit Rücksicht auf die Vollzähligkeit der Ausführungsbestimmungen, die Hahn'sche Bearbeitung. Die tabellarische Uebersicht über die einzelnen Paragraphen auch der anderen zur Erläuterung herangezogenen Gesetze XII—XVI ist äusserst zweckmässig. Das Register ist sorgfältig gearbeitet und erhöht die Brauchbarkeit des Werkes. — In einem zweiten Bande sollen das Unfallversicherungsgesetz für Land- und Forstwirthschaft, das Bau- und See-Unfallversicherungsgesetz, die Gesetze betr. die Unfallfürsorge für Gefangene, Beamte und Personen des Soldatenstandes erscheinen. Möge der Verfasser die gleiche Sorgfalt auf diese bisher noch nicht eingehend commentirten Gesetze verwenden, wie auf die im vorliegenden Bande zum Abdruck gebrachten Hauptgesetze. Dr. F. Gorden, Hamburg.

Stölzel, Dr. Otto, Landrichter. Rechtsweg und Kompetenzkonflikt in Preussen. Berlin 1901. Franz Vahlen.

Seit dem Erscheinen des trefflichen Oppenhoff'schen Werkes, betr. die preussischen Gesetze über die Ressortverhältnisse (1863), hat es an einer umfassenden Darstellung der Grundsätze über die Zulässigkeit des Rechtsweges und die Kompetenzkonflikte in Preussen gefehlt. Die vorzügliche Arbeit von Droop (Der Rechtsweg in Preussen 1899) und das vorliegende, nicht minder ausgezeichnete und noch umfassender angelegte Werk von Stölzel haben diese Lücke in höchst verdienstvoller Weise ausgefüllt. Mit voller Beherrschung des grossen und schwierigen Stoffes, mit ausserordentlicher Klarheit und Uebersichtlichkeit, mit ungemeinem Fleisse hat Stölzel die herrschenden Grundsätze des Grenzgebietes zwischen Privat- und öffentlichem Rechte erörtert und damit ein wissenschaftlich hervorragendes, für den Praktiker und Theoretiker unentbehrliches Werk geschaffen. Die Arbeit zerfällt in zwei Bücher, von welchen das erste den Rechtsweg, das zweite den Kompetenzkonflikt behandelt. Das erste Buch gliedert sich in einen allgemeinen, die Begriffe und allgemeinen Rechtsnormen erläuternden Theil und in einen besonderen Theil, welcher in 7 Abschnitten: Beamtenrecht, Hoheitsrecht des Staates in politischer und militärischer Beziehung, Steuer- und Abgabenwesen, Körperschaften des öffentlichen Rechts, Polizei, besondere Zweige der Landesverwaltung, Zuständigkeitsgebiet der besonderen Gerichte umfasst. Für das Eisenbahnrecht sind als besonders lehrreich und bedeutend § 37 (Wegesachen), § 45 (Enteignung) und § 47 (Eisenbahnverwaltung) hervorzuheben. An die systematische Darstellung schliesst sich sehr zweckmässig ein umfangreicher Anhang, welcher den Wortlaut aller bezüglichen Rechtsquellen in grösster Vollständigkeit enthält. Dr. G. Eger, Berlin.

Stier-Somlo, Dr. Fr., Priv.-Doz., Assessor. Kommentar zum Gesetz über die Allgemeine Landesverwaltung vom 30. Juli 1883. Berlin 1902. A. W. Hayns Erben.

Der Kommentar ist der erste einer Reihe von Kommentaren, welche der Verfasser zur Erläuterung der preuss. verwaltungsrechtlichen Gesetze herauszugeben beabsichtigt. Ohne Zweifel ist ein derartiges Unternehmen sehr nützlich, da es

neben den grossen Kommentaren von Brauchitsch — Studt — Braunbehrens, an kürzeren handlichen Bearbeitungen dieser Gesetze fehlt. Das vorliegende Werk erfüllt die Aufgabe, zum täglichen handlichen Gebrauch in der Praxis zu dienen, vollkommen. Sowohl die Theorie wie die Rechtsprechung sind sorgfältigst verwerthet. Wenngleich das Hauptgewicht auf die praktische Seite gelegt ist, so wird das Buch auch für wissenschaftliche Zwecke ein guter und geeigneter Rathgeber sein.

Dr. G. Eger, Berlin.

Freund, Dr. J., Amtsgerichtsrath. Die Zwangsvollstreckung in Grundstücke in systematischer Anordnung zum praktischen Gebrauch dargestellt. 3. Auflage. Breslau 1901. J. U. Kern's Verlag.

Das Buch ist in den beiden früheren Auflagen ein zuverlässiger Berater für den juristischen Praktiker gewesen. Nachdem das Reichsrecht auch auf dem Gebiete der Immobiliarvollstreckung das Landesrecht gebrochen und die gar oft dunklen Aussprüche des preussischen Gesetzgebers durch klarere — und doch nicht immer durchsichtige — ersetzt hat, war es Ehrenpflicht des mit dem Stoffe besonders vertrauten Verfassers, dem Praktiker beim Eindringen in den Gegenstand aufs Neue zur Seite zu treten. Diese Pflicht hat der Verfasser in der 3. Auflage erfüllt; sein Werk ist bisher die einzige brauchbare systematische Bearbeitung des Reichsgesetzes vom 24. März 1897; diesem Gesetze sind die Ausführungen im wesentlichen gewidmet und nach seiner Anlage sind sie aufgebaut. Die Darstellung zeichnet sich durch scharfe, mittels verschiedenen Druckes noch hervorgehobene Gliederung und durch straffe Zusammenfassung des Stoffes aus, wobei Komplikationen (z. B. die Gesamtbelastungen) zweckmässig ausgeschieden und ans Ende gewiesen sind. In dem Werke ist die Litteratur und die Rechtsprechung der höchsten Gerichte ausreichend und selbständig verwertet und zur Klärung schwierigerer Bestimmungen durch glücklich gewählte rechnerische Beispiele mehr als anderwärts beigetragen. Das Geschick des Verfassers, durch praktische Hülfsmittel die Benutzbarkeit des Buches zu erhöhen, zeigt sich auch in den verschiedenen Anhängen. Ich erwähne daraus besonders die eigenartig angelegten Kosten-Tabellen und den Abdruck des Gesetzestextes unter Hinweis (bei jedem §) auf die eine Erläuterung bietende Stelle im systematischen Teile — dadurch ist dem Buche auch die handliche kommentatorische Form gegeben. Alles in allem: die Arbeit wird dem Praktiker der „alte Freund" bleiben. Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Curtius, Dr. Rudolf, Regierungsrath. Die Wegebauvorausleistungen in Preussen nebst Materialien und Kommentar der geltenden Gesetze. I. Band Materialien. Köln 1901.

Das überaus fleissige und gediegene Buch ist die Frucht der verwaltungsrichterlichen Thätigkeit des Verfassers beim Bezirksausschusse in Köln, hervorgegangen aus den Studien, denen sich ein jeder unterziehen muss, der in Preussen mit dem ungewöhnlich zersplitterten Wegerecht befasst wird. Dem Verfasser gebührt für die mühevolle Arbeit der Dank und die volle Anerkennung all derer, denen er nunmehr das Nachspüren durch seine Zusammenstellung erspart, der Dank weiterer Kreise, wenn es gelingen sollte, durch die Klarlegung der bisher gepflogenen Erörterungen zur endlichen allgemeinen Regelung des Wegerechts in Preussen anzufeuern. Das Buch zerfällt in 3 grössere Teile. Ein jeder bringt die einschlagenden Regierungsentwürfe nebst Begründung, die Kammerverhandlungen und die etwaigen Verhandlungen in oder mit den provinziellen Körperschaften. Der erste Teil enthält die Vorarbeiten über die fehlgeschlagenen und seit 1877 nicht wieder aufgenommenen Versuche der Staatsregierung, ein allgemeines Wegegesetz durchzubringen. Der

zweite Teil bringt als Material der für die einzelnen Provinzen (ausser den besonders Landwirtschaft treibenden Provinzen Ost- und Westpreussen und Posen) erlassenen besonderen Gesetze über die Heranziehung von Fabriken u. s. w. mit Präzipualleistungen für den Wegebau, sehr ausführlich für die Rheinprovinz (S. 163 bis 230) und des Ergänzungsgesetzes vom 11. Juli 1891. Der dritte Teil (S. 345 bis 617) ist in Anlehnung an das rheinische Gesetz der Kritik gewidmet, zunächst der Mitteilung der Kritik, wie sie in den Verhandlungen der beteiligten Körperschaften und Behörden (Provinz, Oberpräsident, Staatsministerium) zum Ausdrucke gelangt ist, sodann aber auch vielfach die eigene Kritik. — In den Anlagen des Werkes ist der Text der besprochenen Gesetze wiedergegeben. Ausführliche Personen-, Orts-, Quellen- und Sachregister erleichtern den Gebrauch des Werks, dessen zweiter Band hoffentlich nicht lange ausbleibt. Dr. Max Fleischmann, Halle a. S.

Fuchs, Dr. Eug., Rechtsanw. Grundbuchrecht. Komm. z. d. grundbuchrechtl. Normen des B.G.B. und zur Gr.B.O. Berlin 1902. J. J. Heine.

Goldberg, Dr. O. Das deutsche Lagerhausgeschäft und Lagerhausrecht. Zittau 1902. W. Fiedler.

Gumplowicz, Ludw. Das Oesterreichische Staatsrecht (Verfassungs- und Verwaltungsrecht). Ein Lehr- und Handbuch. 2. Aufl. Wien 1902. Manz.

Haas, J., Ob.-Land.-Ger.-R. Kommentar zum Gewerbegerichtsgesetz in der Fassung v. 29. Oktober 1901. Göttingen 1902. Vandenhoek & Ruprecht.

Hirsekorn, Dr. L. Das Gewerbegerichtsgesetz in der Fassung vom 29. Oktober 1901. Leipzig 1902. C. L. Hirschfeld.

Liszt, F. v. Lehrbuch des Deutschen Strafrechts. 11. Aufl. Berlin 1901. J. Guttentag.

Munk, Dr. Leo. Das österreichische Patentgesetz. Kommentar zu dem Gesetze vom 11. Jänner 1897. Berlin 1901. Carl Heymann's Verlag.

Nöll, F. Das Kommunalabgabengesetz vom 14. Juli 1893 nebst Ausführ.-Anweisung vom 10. Mai 1894. 4. Aufl. Berlin 1902. Carl Heymann.

Oppenhoff. Das Strafgesetzbuch f. d. Deutsche Reich. 14. Ausg. Herausgegeben von H. Delius. Berlin 1901. G. Reimer.

Schaps, Dr. G., Amtsr. Das Deutsche Seerecht. Kommentar zum 4. Buche des H.G.B. vom 10. Mai 1897. Berlin 1902. J. J. Heine.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Aehnelt, Rechtsanwalt. Zur Strassenbahnkonzessionsfrage. (Zeitschr. f. Transportw. und Strassenbau. Jahrg. 18. Nr. 27. S. 473.)

Ballerstedt, Dr. O. Die Eisenbahnverstaatlichung in Frankreich. (Zeitg. d. Ver. D. Eisenb.-Verw. 1902. S. 195.)

Biberfeld, Dr. Worin besteht die Aufgabe des Spediteurs und worin unterscheidet er sich vom Frachtführer? (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 50.)

Eger, Dr. G. Haftung der Eisenbahn für Ueberfüllung der Personenwagen. (D. Jur.-Zeitg. VII. 1902. Nr. 1.)

Fleischauer, Dr., Rechtsanw. Eine Lücke unserer Gesetzgebung. (Es fehlt eine dem § 25 des Preuss. Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838 entsprechende Bestimmung für Klein- und Strassenbahnen.) D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 2.

Graf, Dr. H. Die Versicherung des Sammellade-Risikos. (Allg. Tar.-Anz. XXI Nr. 3.)

Grossmann, Dr. M. Ueber die Ersatzansprüche an die Eisenbahnen auf Grund der Haftpflicht- und Unfallvers.-Gesetze. (Beil. z. Oest. Eisenb.-Ver.-Bl. XIV. Nr. 149.)

G. F. Kann im internationalen Frachtbriefe der „billigste Tarif“ mit für die Eisen-

bahnen verbindlicher Wirkung vorgeschrieben werden? (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 1. S. 4.)

Hilse, Dr. Benno. Einfluss der Verstaatlichung eines Strassenbahnbetriebes auf die Unfallfürsorge der darin beschäftigten Personen. (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- und Strassenb.-Wesen. Jahrg. 20. Nr. 3. S. 182.)

Hilse, Dr. K., Prof. Rechtsnatur und Stempelpflichtigkeit der Zustimmungsverträge. (Deutsche Strassen- und Kleinb.-Zeitg. XIV Nr. 46 und Monatsschrift f. Handels-R. und Bankwesen. 10. Jahrg. Nr. 11.

— Betriebskrankenkassen bei Kleinbahnunternehmungen. (XV Nr. 3.)

— Empfiehlt sich und in welchem Umfange die Ausdehnung der Haftpflicht auf Fahrzeuge, welche unabhängig von Schienensträngen auf öffentlichen Strassen durch elementare Kraft bewegt werden? (Gutachten aus d. Verhandl. des 26. Deutschen Juristentages. Bd. I.)

Hüber. Zur Frage des Pfandprivilegs der Arbeiter-Unfall- und Krankenversicherungsbeiträge. (Centr.-Bl. österr. f. d. jur. Prax. 1901. Dezbr.)

Holzapfel, Reg.-Rath. Auseinandersetzungsbehörden und Auseinandersetzungsverfahren in Preussen. (Pr. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 13. S. 193.)

Holzbecher. Hat der Reisende einen Anspruch auf Rückzahlung von Fahrgeld wegen Ueberfüllung des Wagens? (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. S. 2.)

Krasny. Das Enteignungsrecht für Wasserstrassenbauten u. Flussregulirungen. (Allg. Oester. Gerichts-Zeitg. Jahrg. 52. Nr. 45.)

Lenel, Dr., Prof. Zur Deliktshaftung der juristischen Personen. (D. Jur.-Zeitg. VII. 1902. Nr. 1.)

M. St. Die civilrechtliche Seite der neuen Fahrkartensteuer. (Gerichtshalle. Jahrgang 44. Nr. 9.)

Metzges, Amtsrichter. Die Aufrechnung gegen Lohnforderungen gewerblicher Arbeiter. (D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 2. S. 47.)

Muschweck, G. Frachtbriefe. (Sped.- und Schiff.-Zeitg. X. Nr. 1, 6, 7.)

Neumann, Dr. Georg. Welche Wirkung hat der durch die Verordnung des Oesterr. Eisenbahnministers vom 24. September 1901 R.G.Bl. Nr. 143 neu eingeführte Abs. 4 zu § 91 Betr.-Regl. auf die vor dem 10. Oktober 1901 abgewickelten Frachtgeschäfte? (Allg. Tar.-Anz. XXI. 1902. Nr. 10.)

Neumann-Ettenreich. Die Bemessung des Schmerzensgeldes. (Allg. Oesterr. Gerichts-Z. Jahrg. 52. Nr. 52.)

Zur Nieden, Dr., Ober-Baurath. Zur Geschichte der deutschen Eisenbahn-Einheitsbestrebungen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. S. 303, 319.)

Oertel. Das Verfahren vor der unteren Verwaltungsbehörde nach § 59 des Invaliden-Versicherungs-Gesetzes. (Fischer-Scheicher Zeitschr. Bd. 23. Heft 4/5.)

Reindl, Dr. M., Direkt.-Assessor. Haftung der Eisenbahn bei Beförderung in offenen Wagen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. S. 168.)

Schäfer, Dr. Karl. Haftung der Spediteure, Frachtführer, Eisenbahnen für übergebenes Frachtgut, Reiseeffekten etc. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 1.)

Scherer. Ist die Eisenbahnverkehrsordnung vom 26. Oktober 1899 rechtsgültig? (Jur. Wochenschr. 1902. Nr. 4.)

Schlecht, Dr. A. Verträge über Lieferung elektrischer Ströme. (Seuffert's Bl. f. Rechtsanwend. Jahrg. 67. 1902. Nr. 1 u. 2.)

Sp. Der Abschluss von Frachtverträgen. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 5.)

— Die Rücknahme der Güter beim Lagergeschäft. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 7.)

Visnovski, A. Das neue Kleinbahngesetz Ungarns. (Zeitschr. f. d. ges. Lok.- u. Strassenb.-Wes. Jahrg. 20. Nr. 3. S. 180.)

Volk. Die zollamtliche Revision des Reisegepäcks. (Zeitschr. f. Zollw. I. Nr. 4 ff.)

Weber, Dr. F., Direkt.-Assessor. Die Personenbeförderung auf Eisenbahnen. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. S. 146.)

Zacher. Die Arbeiterversicherung in Luxemburg. Berlin 1902. Siemenroth & Troschel.

Publikationsfristen in den verschiedenen Staaten bei Aenderungen von Verbandstarifen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. IX. S. 445.)

Verlust von Frachtgütern bei den Zollbehörden. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. IX. Nr. 52.) Frachtbriefduplikate für russische Sendungen. (X Nr. 3.) Haftpflicht der Eisenbahn für Unfälle nicht von ihr beschäftigter Lohnarbeiter. (X Nr. 4.)

Zur Strassenbahnkonzessionsfrage. (Zeitschr. f. Transportw. u. Strassenbau 1901. Nr. 27.)

Die Beschleunigung des Grunderwerbs nach dem preuss. Enteignungsgesetz. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1901. Nr. 96.)

Der Deutsche Eisenbahnverkehrsverband. (Bayr. Verk. Hefte. München 1902. Heft 38.)

Della riforma dei contratti d'esercizio delle tre grandi reti. (Monitore delle strade ferrate. 1901. Nr. 41, 42.) — Modificazioni alla convenzione internationale di Berni sui trasporti per ferroviaria. (Nr. 42.)

Einfluss der Verstaatlichung eines Strassenbahnbetriebs auf die Unfallfürsorge der darin beschäftigten Personen. (Zeitschr. f. Lok.- u. Strassenb.-Wes. 1901. Heft 3.)

Ueber die Ersatzansprüche an die Eisenbahnen auf Grund der Haftpflicht- und Unfallversicherungsgesetze. (Oester. Eisenbahnzeitg. 1902. Nr. 1 u. 2.)

Die Verstaatlichung der Wiener Strassenbahnen. (Oesterr.-ungar. Eisenb.-Bl. 1902. Nr. 1, 3, 5 u. 6.) — Das Lokalbahngesetz von 1894 und die Entwicklung des Lokalbahnwesens. (Nr. 1.)

Die Verstaatlichung der Wiener Strassenbahnen. (Zeitschr. f. Staats- u. Volkswirthsch. 1901. Heft 51.)

Railway companies fog bill. (Railway News. 1902. Nr. 1982.) — Railway bills in Parliament. (Nr. 1988.)

Workmen's compensation and the Railway companies. (Railway news Nr. 1973.) — Railway bills in the coming session. (Nr. 1977.) — Railway bills for 1902. (Nr. 1978.)

IV. Gesetzgebung.

Baden. Gesetz vom 23. Juni 1901, betr. das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen. (Ges. u. Ver.-Bl. XXIX vom 26. Juni 1900.)

Deutsches Reich. Bek. des Reichskanzlers vom 25. Okt., 21. Nov. 1901, 8. Jan. 1902, betr. die dem internat. Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr beigefügte Liste. (R.G.Bl. 1901 S. 391, 490. 1902 S. 4.) — v. 25. Nov. 1901, 30. Jan. 1902, betr. Aenderungen der Anlage B zur Eisenbahnverkehrsordnung. (R.G.Bl. 1901 S. 491. 1902 S. 41.) — v. 22. Januar 1902, betr. Aenderungen der Betriebsordnung für die Haupteisenbahnen Deutschlands vom 5. Juli 1892. (R.G.Bl. S. 35.)

Frankreich. Verordnung des Minist. der öffentl. Arbeiten v. 10. Oktober 1901, betr. die Arbeits- und Ruhezeiten des Bahnaufsichts-, Bahnerhaltungs- und Wärterpersonals auf den französ. Hauptbahnen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1901. Anl. S. 179 ff.)

— Dekret des Präsidenten der Republik vom 11. Dezember 1901, betr. die Neuordnung der Verkehrsaufsicht der Eisenbahnen und den Kontrolldienst für die Hauptbahnen in Frankreich (Journ. offic. v. 12. Dezember 1901. Nr. 337.)

— Runderlass des Minist. der öffentl. Arb. v. 16. Dezember 1901, betr. Selbstfahrer, die vom Erbauer versuchsweise in Betrieb gesetzt werden. (Journ. offic. v. 18. Dezember 1901. Nr. 343.)

Italien. Gesetz vom 29. Dezember 1901, betr. die Gewährung von Ausnahmetarifen für die Beförderung bestimmter Personen- und Gütergruppen. (Gaz. Uffic. vom 25. Januar 1902.)

Oesterreich. Kundmachung des Eisenbahnministeriums vom 8. November 1901, betr. eine Abänderung im § 2 des Statutes für den Staatseisenbahnrath. (R.G.Bl. 1901. Stück LXXX. Nr. 182. — Eisenb.-Ver.-Bl. XIV. Nr. 133. S. 2918.)

— Kundmachung des Eisenb.- und Finanz-Minist. v. 20. Januar 1902, betr. Abänderung der Verordn. v. 11. Dezember 1892 R.G.Bl. Nr. 213, über die Verwendung von Eisenbahn-Frachtbriefen mit aufgedrucktem Stempelzeichen (Eisenb.-Ver.-Bl. XV. Nr. 15. — R.G.Bl. Nr. 22.)

— Erl. des Eisenb.-Minist. v. 22. Januar 1902, betr. die Ermächtigung der Vertreter der Privateisenbahnen bei politischen Begehungen von Bauprojekten zur Stellungnahme gegenüber etwaigen von den Interessenten verlangten Projektsmodifikationen. (Eisenb.-Ver.-Bl. XV. Nr. 12.)

— Erlass des Eisenb.-Minist. v. 20. Januar 1902, betr. die Vorschreibung der Anwendung ermässigter Frachtsätze durch die Parteien. (Oester. Eisenb.-Ver.-Bl. XV. Nr. 10.)

Preussen. Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. v. 15. November 1901, betr. Ergänzung der gemeinsamen Bestimmungen für Arbeiter aller Dienstzweige. (E.V.Bl. S. 340.) — 27. November 1901, betr. stempelpflichtige Nebenabreden in Verträgen. (S. 347.) — 9. November 1901, betr. Genehmigung von Verträgen zur Herstellung und Ausrüstung vom Staate unterstützter Kleinbahnen. (Zeitschr. f. Kleinb. 1902. S. 184.) — 29. Dezember 1901, betr. Führung getrennter Betriebsrechnungen für jede besonders genehmigte Kleinbahn. (S. 184.) — 14. Dezember 1901, betr. Fundordnung vom 6. März 1895. (E.V.Bl. 1901 S. 351.) — 15. Dezember 1901, betr. Besteuerung eines Betriebsüberlassungsvertrages, sowie Verjährung der Stempelsteuer. (S. 352.) — 18. Dezember 1901, betr. Stempelpflichtigkeit der Kauf- und Lieferungsverträge. (S. 359.)

Russland. Verordnung vom 20. Juli/1. August 1901, betr. Vorschriften für die Beförderung von Geisteskranken etc. auf den Eisenbahnen. (Verordn.-Bl. d. Verk.-Minist. vom 22. September/4. Oktober 1901.)

— Cirkular der Reichseisenbahnverwaltung vom 12. Oktober 1901 Nr. 42256/14650/182, betr. neue Vorschriften über das Verfahren beim Verkaufe von Gütern, welche von den Adressaten nicht angenommen und nach Durchführung des Reklamationsverfahrens zur Verfügung der Eisenbahn geblieben sind. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 1. S. 24.)

— Cirkular der Reichseisenbahnverwaltung vom 27./29. Oktober 1901, betr. den Beginn der Verantwortlichkeit des Absenders für unrichtige oder ungenaue Bezeichnung des Guts oder des Gewichts desselben (Sammlung der Tarife der russ. Eisenb. Nr. 1314. Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 1. S. 26.)

Schweiz. Nachtrag II, gültig vom 10. Oktober 1901, zum Transportreglement vom 1. Januar 1894, betr. Abänderung etc. der §§ 53, 59, 63, 67, 91 u. 93 sowie der Anl. V—XI. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1901. Anl. S. 182.)

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Entscheidungen.

Nr. 193. Entsch. des Appell.-Senats des Handels- und Wechsel-Gerichts Budapest.

Vom 27. Januar 1900.

Die Eisenbahn ist berechtigt, Lagergeld einzuheben, wenn der Partei die Nachwägung der Güter im Sinne des Betr.-Regl. (§ 68, Abs. 8) bahnseits verweigert wird und seitens des Empfängers die Sendung aus diesem Grunde nicht bezogen wird.

Die Eisenbahn ist bei nachgewiesenem Gewichtsabgang auch dann ersatzpflichtig, wenn beim Nachwägen durch die Partei ein Bevollmächtigter der Eisenbahn nicht zugezogen worden war.

Die klägerische Forderung wegen Rückzahlung des durch die Beklagte eingehobenen Lagergeldes fand der Gerichtshof für unberechtigt. Denn, wenn die Eisenbahn die Nachwage der Wagenladungsgüter deshalb verweigert, weil die auf dem Bahnhofe befindlichen Wägevorrichtungen nicht hinreichen, so gibt das Betr.-Regl. (§ 68, Abs. 8) dem Empfänger blos das Recht, das Gut dort abwägen zu lassen, wo die geeigneten Wägevorrichtungen ihm zunächst zur Verfügung stehen, keineswegs aber wird ihm hiedurch die Befugniss eingeräumt, die Uebernahme zu verzögern und das Gut kostenfrei unter der Obhut der Eisenbahn zu belassen.

Dagegen musste die Forderung für Gewichtsabgang, Frachtrückersatz und Kosten der Sachverständigen behufs Feststellung des Gewichtsabganges als berechtigt anerkannt werden. Die in dem Betr.-Regl. (§ 68, Abs. 8) enthaltene Bestimmung: „Gestatten die Wägevorrichtungen der Eisenbahn eine Verwiegung von Wagenladungsgütern auf dem Bahnhofe nicht, so bleibt dem Empfänger überlassen, die Verwiegung da, wo derartige Wägevorrichtungen am nächsten zur Verfügung stehen, in Gegenwart eines von der Eisenbahn zu bestellenden Bevollmächtigten vornehmen zu lassen“, knüpft zwar die durch den

Empfänger bewerkstelligte Nachwage an die Formalität, dass der von der Eisenbahn zu bestellende Bevollmächtigte beim Nachwägen zugegen sein müsse, stellt jedoch diese Formalität nicht als Bedingung für die Giltigkeit der Nachwage auf; der Umstand also, dass der Empfänger die Nachwage ohne Einhaltung der erwähnten Formalität vollzog, kann an und für sich diesen noch nicht des Rechtes verlustig werden lassen, für den Gewichtsabgang, welchen er nachzuweisen vermag, von der Eisenbahn Schadenersatz fordern zu können, weil die Formalität, welche die Parteien vereinbaren, in der Regel nicht als Bedingung der Giltigkeit einer Rechtshandlung, sondern als ein Beweismittel anzusehen ist, welches durch einen anderen Beweis ersetzt werden kann.

Nr. 194. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.
Vom 26. April 1900.

Das Warmlaufen eines Wagens involvirt ebensowenig eine grobe Fahrlässigkeit der Bahn wie das Umladen von Thieren in einen kleineren Wagen als denjenigen, in welchem sie bis zur Umladung befördert wurden, sofern hiebei den behördlichen Verladevorschriften Rechnung getragen ist.

Das zweitrichterliche Urtheil wurde von der königl. Kurie bestätigt, indem dieselbe davon ausging, dass das Warmlaufen der Lager auch bei regelrechter Manipulation vorkommen kann, sohin eine grobe Fahrlässigkeit nicht involvirt, ebenso auch der Umstand, dass die Schweine in einen Wagen von 28·4 m^2 Bodenfläche umgeladen wurden, kein directes Verschulden bildet, da, wie auch Kläger zugibt, aus veterinärpolizeilichen Rücksichten nach den betreffenden Bestimmungen auf ein Quadratmeter 1·5 Schweine berechnet, im Maximum 42 Stück Schweine in einem Wagen von 28·4 m^2 Bodenfläche verladen werden dürfen.

Nr. 195. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 2. Mai 1900.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 3 S. 91.)

Lieferfristüberschreitung in Folge Verwechslung der Wagennummern in den Frachtkarten.

Kläger findet eine unrichtige rechtliche Beurteilung der Sache vor allem darin, dass auf Grund der zugestandenen Verschleppung nicht ein grobes Verschulden der Organe der Eisenbahn gefunden wurde.

In dieser Beziehung wird jedoch der Beschwerdeführer auf die sachgemässen und gesetzmässigen Ausführungen der Untergerichte verwiesen, wonach mit Recht ein blosses Versehen angenommen wurde, da in thatsächlicher Beziehung nichts weiter vorliegt, als dass bei der notwendigen Umladung zweier Güterwagen und bei einer Neuinstradierung der betreffenden Wagen deren Nummern verwechselt wurden und die

darin verladenen Sendungen je an einen andern als an den thatsächlichen Bestimmungsort gelangten.

Im weitern führt Beschwerdeführer an, dass die teilweise Entwertung des Gutes infolge Preisfalles einem teilweisen Verluste des Gutes gemäss § 75 B. R.[1]) gleichzustellen sei. Diese Anschauung muss jedoch als unrichtig bezeichnet werden: Der § 75 hat den Schaden, welcher durch Verlust, Minderung und Beschädigung des Gutes, d. h. der Substanz desselben verursacht wird, im Auge, was sich aus dem weitern Inhalt dieses Paragraphen, sowie aus den §§ 77—80, 82 und 83[2]) B. R. ergibt. Ein Sinken des Tauschwertes eines Gutes infolge von Preisschwankungen kann auch nicht als eine Minderung oder Beschädigung des Gutes angesehen werden. Der in dieser Richtung durch verspätete Lieferung entstandene Schaden wurde seitens des Berufungsgerichtes zutreffenderweise den Bestimmungen der §§ 86 bis 88 B. R. unterstellt, aus welcher aber dem Kläger ein weiterer als der seitens der Bahn bereits befriedigte Anspruch (Vergütung der vollen Fracht) nicht erwächst.

Nr. 196. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 15. Mai 1900.

(Allgem. Tarif.-Anz. 1902. S. 2.)

Die Haftung der Eisenbahn für Eiertransporte nach österreichischem Rechte.

1. Es handelt sich um ein leicht zerbrechliches Gut, so dass § 77 (1) Ziffer 4 des österr. Betriebsreglements zur Anwendung gelangt. An dem Kläger war es, die dort aufgestellte gesetzliche Vermutung durch den Nachweis des Verschuldens der Bahn oder ihrer Leute zu zerstören.

2. Der in der Hauptverhandlung einvernommene Sachverständige bezeichnet als wahrscheinliche Ursache einen heftigen Stoss während des Transportes. Dies ist jedoch lediglich eine Vermutung. Ein Stoss ist übrigens bei den gegenwärtig verwendeten Traktionsmitteln der Güterzüge unvermeidlich und bedeutet an und für sich noch kein Verschulden der Bahn und ihrer Leute. Verschiebungen im Bahnverkehr und infolgedessen Stösse gegen die Waggons sind unvermeidlich, und es kann nicht verlangt werden, dass die Bahn deshalb, weil sich Eier im Zuge befinden, mit besonderer Sorgfalt vorgehe. Ein ausserordentlicher Zusammenprall kann nicht angenommen werden; ein solcher hätte irgend eine Beschädigung des Wagenmaterials verursacht; eine solche Beschädigung ist aber nicht behauptet, geschweige denn nachgewiesen. Dabei wären die Kisten aus ihrer Lage verrückt worden, was wiederum nicht

---

[1]) Gleichlautend mit Art. 30 Internat. Uebereink.

[2]) Uebereinstimmend mit Art. 31 ([1]) ([2]), 33, 34, 35, 36 und 37 Internat. Uebereink.

der Fall war; die Kisten befanden sich bei der Ankunft noch genau so aufeinander geschichtet und genau in der nämlichen Lage, wie unmittelbar nach dem Aufladen.

Es kann übrigens auch nicht mit voller Bestimmtheit angenommen werden, dass das Gut zur Zeit der bahnseitigen Annahme unbeschädigt war. Der vor Gericht einvernommene Sachverständige hat ausgeführt, dass der flüssige Inhalt der zerbrochenen Eier einige Zeit lang durch das dicke Papier, mit welchem die Kisten ausgeschlagen waren, am Ausrinnen aus der Kiste verhindert wurde, und dass bei den Kalkeiern, da sie nicht glatt sind, ein Sprung nur beim Durchleuchten wahrgenommen werden kann. Diese Probe war bei der Verpackung der Eier nicht vorgenommen worden.

Nr. 197. Entsch. der Königl. Gerichtstafel Budapest. Vom 15. Juli 1900.

Das Ausbrechen von Thieren während der durch ein Wagengebrechen nothwendig gewordenen Umladung gehört auch zu jenen Gefahren, deren Abwendung durch die Begleitung bezweckt wird, daher haftet die Eisenbahn Mangels Beistellung von Begleitern nicht für den hiedurch entstandenen Schaden.

Die Aufgabe des Begleiters ist es, auf die Thiere überhaupt achtzugeben, hauptsächlich dann, wenn die während des Transportes eingetretenen Störungen die Beaufsichtigung besonders nothwendig machen.

Es gehört daher die Verhinderung des Ausbrechens der Thiere im Falle der Umladung auch unter die Obliegenheit des Begleiters.

Nachdem aber laut § 425 des Handelsgesetzes in den dort enthaltenen Liberirungsfällen anzunehmen ist, dass der eingetretene Schaden, wenn derselbe aus der nicht übernommenen Gefahr entstanden sein könnte, in der That als durch diese Gefahr verursacht anzusehen ist, so hätte der Kläger das Gegentheil zu beweisen gehabt.

Das Appellgericht hat aber als Thatsache festgestellt, dass der Kläger keine solchen Umstände vorgebracht hat, aus denen folgt, dass den Organen der Bahn bei der Umladung ein Versäumniss oder eine Schuld beigemessen werden könnte.

Nr. 198. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie. Vom 4. Oktober 1900.

Im Falle verspäteter Ablieferung hat der Adressat kein Recht, den Bezug des Gutes abzulehnen und Ersatz des Werthes zu verlangen.

Den Ersatz des Werthes des Frachtgutes kann Kläger nicht verlangen, da er die Waare trotz der Verzögerung in der Ausfolgung zu übernehmen verpflichtet war. Einen Ersatz für entgangenen Gewinn

hätte Kläger nur beanspruchen können, wenn er nachgewiesen hätte, dass er die Waare zu jenem Zeitpunkte, wo er sie übernehmen konnte, hätte billiger verkaufen müssen, als zu jenem Zeitpunkte, wo er die Waare hätte erhalten müssen. Daraus, dass dem Kläger durch die Verspätung einige Kunden ausblieben, kann nicht nothwendigerweise gefolgert werden, dass Kläger einen Schaden erlitten hat und wieviel derselbe ausmachte. Da nun aus dem Gutachten der einvernommenen Sachverständigen nicht hervorgeht, ob Kläger auch im Falle des erfolgten Bezuges der Sendung eines solchen Gewinnes verlustig geworden wäre, welcher mit der seitens der Geklagten erhobenen Forderung in einem Causalnexus stehen würde, so konnte die unter dem Titel „entgangener Gewinn“ erhobene Forderung des Klägers nicht zuerkannt werden.

Nr. 199. Entsch. des Appell.-Senats des Handels- und Wechsel-Gerichts Budapest.

Vom 11. Oktober 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. XIV (1900). S. 281. Ziff. 88.)

Die Eisenbahn ist auch dann nicht verpflichtet, als Wagenladung aufgegebene Güter, die in verschiedene Tarifklassen gehören, besonders abzuwiegen und die für jeden Artikel entfallende Frachtgebühr nach den bezüglichen Tarifklassen zu berechnen, wenn der Absender die verladenen Güter im Frachtbriefe genau specificirt und den Antrag auf bahnamtliche Abwage der Sendung stellt.

Nach dem zwischen den Parteien nicht strittigen Thatbestande waren Gegenstand der Verfrachtung verschiedene, vom Absender selbst in einen Wagen verladene, mit einem Frachtbriefe aufgegebene Waaren im Gewichte von 7880 kg, und hat Absender die besondere Abwage der im Frachtbriefe specificirten einzelnen Waaren nicht beantragt, sondern nur überhaupt die Abwage der als Wagenladung aufgegebenen Waaren verlangt. Nachdem aber der Gütertarif keine Bestimmung enthält, laut welcher bei Wagenladungen eine genaue Specification der verladenen Güter im Frachtbriefe in Verbindung mit dem Antrage auf bahnamtliche Abwage dem Verlangen gleichzuhalten wäre, jedes einzelne Stück der zusammen verladenen Waaren besonders abzuwägen, so hat die Bahn ihre Verpflichtung erfüllt, als sie das Gewicht der ganzen Wagenladung als solcher feststellte, und war dieselbe nicht verpflichtet, das Gewicht eines jeden Waarenstückes besonders festzustellen.

Unter diesen Umständen hat das Gericht erster Instanz richtig entschieden, indem es auf Grund der einschlägigen Bestimmungen des Gütertarifes gefolgert hat, dass Kläger auf die Anwendung der gesonderten Gebührenberechnung keinen Anspruch gehabt habe.

Nr. 200. Entsch. des Oberlandesgerichts Braunschweig.
Vom 23. Oktober 1900.

(Fischers Zeitschr. f. Prax. u. Gesetzg. Bd. 24. Heft 1/2. S. 100.)

Zu §§ 146 a, 41 a der Gewerbeordnung; Verkauf von Genuss- und Gebrauchsgegenständen durch Bahnhofs-Automaten.

Zweifel bestehen über die Zulässigkeit der Verabfolgung solcher Nahrungs- und Genussmittel, die nicht zu den Getränken und zubereiteten Speisen gehören (Chokolade, Bonbons etc.), in Wirthschaften durch Automaten während der Ruhezeit (vergl. Urth. des K. G. v. 26. Juni 1893 bei Reger, Entsch. Bd. 15 S. 276; dagegen O. L. G. Dresden 19. Juni 1893, das. Bd. 14 S. 10; Mittelmeinung: O. L. G. Breslau 17. März 1893; Goltdammer, Arch. Bd. 42 S. 294, u. v. Landmann zu Gew.-O. § 105 i).

Der entscheidende Grundsatz ist, dass der Betrieb der Schankwirthschaft und der Restauration nicht über die Verabfolgung von Nahrungs- und Genussmitteln (zum Genuss auf der Stelle) hinaus ausgedehnt werden kann. Gegenstände, die nicht unter diesen Begriff fallen, die also nicht dem menschlichen Körper, sei es zur Ernährung, sei es zum blossen Genusse, zugeführt werden, gehören nicht zum Wirthschaftsbetriebe. Werden solche Gegenstände — mag es sich um grosse oder kleine Mengen handeln — von dem Wirthe gegen Entgelt an seine Gäste verkauft, so befindet er sich nicht in Ausübung seines Gewerbes, sondern er treibt Handel im Sinne des § 105 b Abs. 2 der Gewerbeordnung. Gleichgültig ist, ob dies durch menschliche Thätigkeit geschieht, oder ob dazu ein Automat als Mittel zur Abgabe stillschweigender Willenserklärungen des Handelstreibenden benutzt wird. Auch ist nicht die konkrete Art und Weise des Betriebes, sondern dessen Begriff und Wesen das Entscheidende; es würden sonst gerade die Automaten, die häufig nicht zur Befriedigung schon bestehender Bedürfnisse, sondern zu dem Zwecke aufgestellt werden, die Begehrlichkeit erst künstlich zu erzeugen, in den Händen der Wirthe zu einem Mittel, durch das den Handelstreibenden in einer vom Gesetze nicht gewollten, nach der Tendenz des § 41 a der Gewerbeordnung gemissbilligten Weise Konkurrenz gemacht würde. Sollten Uebergriffe über das Schankgewerbe hinaus in der That zur Uebung geworden sein, so kann dies nicht eine Abschwächung der gesetzlichen Bestimmungen über die Sonntagsruhe gegen den Willen des Gesetzgebers zur Folge haben, sondern es tritt dann die Aufgabe der Gerichte ein, die Gesetze wieder zu Ansehen und Geltung zu bringen.

Die sämmtlichen Gegenstände, welche vom Berufungsgerichte als über den Gewerbebetrieb des Angeklagten hinausgehend erachtet sind — Kölnisches Wasser, Sturm- und Wachsstreichhölzer, Päckchen mit

Nadeln, Zwirn u. dergl. — sind keine Nahrungs- und Genussmittel. Indem der Angeklagte diese Sachen — mochte es auf dem Bahnhofsterrain oder an einem andern Orte eines konzessionirten Schankwirthschaftsbetriebes geschehen — durch die Automaten feil hielt, hat er Handel getrieben und, da dies während der Zeit der Sonntagsruhe geschehen ist, gegen §§ 146 a, 41 a der Gewerbeordnung verstossen. Die Auffassung, dass es sich dabei um eine Handlung an den verschiedenen Sonntagen handle, unterliegt keinen Bedenken. Seine Ueberzeugung, dass der automatische Verkauf in den Schankwirthschaftsbetrieb falle, ist ein Irrthum über strafrechtliche Normen und bleibt deshalb unbeachtet.

Nr. 201. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.
Vom 25. Oktober 1900.

Die Eisenbahn haftet nicht für den Schaden, den der Aufgeber eines offen verladenen, gepackten Möbelwagens dadurch erleidet, dass dieser während des Transportes in Brand geräth.

Als eine Gefahr im Sinne des § 77 Punkt 1 des Betr.-Regl. ist unzweifelhaft auch ein Brand zu betrachten, welcher durch die aus der Maschine herausfliegenden Funken verursacht wird, insofern es die ordentliche Sorgsamkeit des Frachtführers nicht erfordert, dass derselbe zur Abwendung des Schadens besondere Verfügungen zu treffen hat.

Ferner hat der Kläger nicht bewiesen, dass der Wagen, auf welchem der Möbelwagen verladen war, vorschriftswidrig im Zuge einrangiert worden wäre, und die Entzündung desselben gerade eine Folge dieses Umstandes gewesen sei, ebenso wie auch nicht bewiesen ist, dass die Organe der Geklagten den Brand oder auch nur den Umfang des hiedurch verursachten Schadens durch eine rechtswidrige Handlung oder eine Unterlassung hervorgerufen haben. Nachdem nun im Processe die Ursache der Entstehung des Brandes, sowie der Umstand, dass der Schaden durch ein Verschulden der Bahn oder ihrer Organe entstanden ist, nicht festgestellt werden konnte, so musste nach der im § 77 des Betr.-Regl. aufgestellten und in diesem Processe nicht widerlegten Präsumtion, mit Rücksicht darauf, dass der Schaden vermöge der vorliegenden Umstände aus den im Punkte 1 des bezogenen Paragraphen bezeichneten Gefahren entstanden sein konnte, derselbe thatsächlich als hieraus entstanden angenommen werden.

Nr. 202. Entsch. des Tribunal civil de la Seine.

6. Kammer. Vom 14. November 1900.

(Journ. du droit internat. privé. 1901. S. 811.)

Haftbarkeit der Eisenbahn gegenüber dem Passagier für verspätete Ankunft seines Gepäckes.

1. Ein Reisender, welcher unterwegs verschiedene fremde Bahnstrecken benützt, unterwirft sich von vornherein, mit Bezug auf diese seine Reise, dem Rechte je desjenigen Landes, durch welches er reist, und die für die einzelne Strecke gültigen Bestimmungen finden auf alle rechtlichen Beziehungen der Reise über diese Strecke Anwendung.

2. Die wegen Lieferungsversäumnisses hinsichtlich des Gepäckes auf Schadenersatz belangte französische Eisenbahn kann daher nicht verurteilt werden, nachdem feststeht:

a) dass das Versäumnis auf einer russischen Bahnstrecke stattgefunden hat, und

b) dass nach dem einschlägigen russischen Tarife, welcher für den Reisenden als verbindliche Abrede Gesetzeskraft besitzt, der Reisende jeden Anspruch auf Schadenersatz verwirkt, wenn er ohne Vorbehalt sein Gepäck in Empfang genommen hat.

Nr. 203. Entsch. der Königl. Ungarischen Kurie.

Vom 16. November 1900.

Rechtsansprüche vermögensrechtlichen Charakters aus dem von der ungarischen Staatsbahnverwaltung besorgten Betriebe einer Privat-Localbahn gehören nicht in die Competenz des Verwaltungsgerichtshofes, sondern in jene der ordentlichen Gerichte.

Die kgl. Kurie verwarf den Competenzeinwand und entschied, dass diese Frage in den Wirkungskreis der ordentlichen Gerichte gehöre, weil im Sinne des Art. 1 des Gesetzes über den Verwaltungsgerichtshof nur verwaltungsrechtliche Streitfragen der Competenz der genannten Gerichtsstelle zugewiesen wurden, unter welchen Gesichtspunkt wohl auch alle auf den Eisenbahnbetrieb bezughabenden Massregeln, nicht aber jene einen rein vermögensrechtlichen Charakter tragende Frage fallen kann, ob irgend welche Ausgaben als Betriebskosten zu betrachten seien oder nicht.

Nr. 204. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 11. Dezember 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. XIV (1900). S. 242. Ziff. 77.)

§§ 29, 34 Oesterr. Unfall-Versich.-Ges. vom 28. Dezember 1887. Ausdehn.-Gesetz vom 20. Juli 1894. Haftung der Bahn für die Unterlassung der rechtzeitigen Anzeige eines

ihrem Bediensteten zugestossenen Unfalles, wofern hiedurch der Bedienstete den Anspruch gegen die Unfallversicherungsanstalt verwirkt.

Dieser Anzeigepflicht des Unternehmers gegenüber steht die im § 34 normirte Berechtigung des Entschädigungsansprechers zu einer unmittelbaren Anmeldung seiner Ansprüche, da die Versicherungsanstalt nur an eine einjährige Verjährungsfrist gebunden ist. Demnach ist allerdings, nach Ablauf eines Jahres nach Eintritt des Unfalles jeder Anspruch gegen die Versicherungsanstalt erloschen. Dass aber nach Ablauf dieser Frist auch alle Ansprüche gegen den Betriebsunternehmer, und insbesondere auch solche Ansprüche, welche nicht aus einem Verschulden an dem Unfalle, sondern aus der Nichtbeachtung einer gesetzlichen Anzeigepflicht abgeleitet werden, erloschen sein sollten, geht aus dieser Gesetzesbestimmung nicht hervor und könnte nur dann angenommen werden, wenn das Arbeiter-Unfallversicherungsgesetz, soweit es bezüglich des Schadenersatzanspruches aus dem Verschulden am Unfalle selbst in den §§ 45 und ff. allerdings geschehen ist, auch bezüglich der nicht aus dem Unfalle, sondern aus anderen Handlungen oder Unterlassungen des Unternehmers abgeleiteten Schadenersatzansprüche Ausnahmen von den Bestimmungen des XXX. Hauptstückes des a. b. G.-B. getroffen hätte, was jedoch nicht der Fall ist.

Nr. 205. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 28. Dezember 1900.

(Röll, Eisenb. Entsch. XIV (1900). S. 254. Ziff. 79.)

Nichthaftung der Bahnanstalt, falls der Bedienstete des Empfängers das im Magazin lagernde Frachtgut unter Behinderung der Bahnbediensteten an der Erfüllung der Uebergabevorschriften wegführt und das Gut beim Aufladen auf das Strassenfuhrwerk beschädigt wird.

Die auf den Revisionsgrund des § 503, Z. 4, C.-P.-O. gestützte Revision ist begründet, insofern das Berufungsgericht auf Grund des ungeänderten, vom ersten Richter festgestellten Thatbestandes ein Mitverschulden der geklagten Bahn angenommen hat. Wenn auch nach Massgabe des Thatbestandes angenommen werden muss, dass die Vorschriften über die Aushändigung der eingelangten und im Magazine befindlichen Eisenbahn-Frachtstücke seitens der Bediensteten der geklagten Bahn nicht befolgt wurden, so ist doch zwischen dieser Abweichung vom Reglement und dem Zerschlagen des Fasses und Ausrinnen des Weines ein Causalnexus nicht vorhanden, weil dieses Fass von dem Kutscher des berechtigten Empfängers übernommen und aus dem Magazine eigenmächtig hinausgebracht wurde, wobei dieser sogar die Eisenbahnbediensteten gehindert hat, die Uebergabevorschriften strenge

einzuhalten, und überdies das Fass erst beim Aufladen infolge Zurückrutschens des Wagens herabfiel und so beschädigt wurde.

Nr. 206. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 19. Februar 1901 [1]).

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 89. S. 1048.)

Haftpflicht einer Dampfschiffahrtsunternehmung für die durch eine Kesselexplosion auf dem Dampfer herbeigeführten körperlichen Verletzungen oder Tödtungen von Reisenden.

Für die Revisionsinstanz ist vorerst der Umstand massgebend, dass der Kläger, indem er von der beklagten Gesellschaft eine Fahrkarte kaufte, zu derselben in ein Vertragsverhältniss getreten ist. Wenn auch aus diesem Vertragsverhältnisse allein noch nicht gefolgert werden kann, dass an der später eingetretenen Katastrophe die beklagte Gesellschaft die Schuld trage, so ist doch der Unfall, infolgedessen der Kläger einen Schaden erlitt, auf dem Schiffe kurz vor dessen Abfahrt und bei einer Person geschehen, die als Reisender auf dem Schiffe weilte. Die Umstände dieses Prozesses lassen es nun begründet erscheinen, dass es der beklagten Dampfschifffahrts-Gesellschaft obliege, dem Richter nachzuweisen, dass sie ein Verschulden nicht treffe, dass die Ereignung vielmehr durch einen Zufall oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde.

Dies ergibt sich aus folgenden Erwägungen:

Der Transport von Personen auf Dampfschiffen ist ein regelmässiger Dienst, wobei eine grosse Zahl von Reisenden befördert wird. Der das Schiff betretende Reisende, welcher die Fahrkarte gelöst hat, ist nicht in der Lage, sich vor der Abfahrt zu überzeugen, ob sich die Maschinen im arbeitsfähigen, tüchtigen Zustande befinden, ob die zur Bedienung bestimmten Personen die Eignung hiezu haben, ob endlich während der Fahrt die nöthigen Vorschriften beobachtet werden. Denn einestheils kann es den einzelnen Reisenden nicht gestattet werden, diese Prüfungen selbst vorzunehmen. anderntheils fehlt ihnen die nöthige Vorbildung dazu, mangeln ihnen die erforderlichen technischen Kenntnisse. Der einzelne Reisende muss sich in allen diesen Richtungen auf den Unternehmer verlassen, der das Schiff, die Maschinen und die Leute beistellt und hiefür das Fahrgeld erhält. Der Reisende ist nicht in der Lage, etwas vorzukehren, um gegen eine Explosion oder ein anderes Unglück gesichert zu sein. Der Unternehmer, der den Massentransport gegen Entgelt besorgt, ist die allein berufene und verpflichtete Person,

[1]) Vergl. Tilsch, Haftung für nicht mit Dampfkraft betriebene Eisenbahnen etc. n dieser Zeitschrift Bd. XVIII S. 289.

die jene Vorkehrungen zu treffen hat. Eben darum kann im Falle eines Unglückes auf dem Schiffe nicht dem einzelnen Reisenden aufgebürdet werden, er habe dem Richter die Ursache des Unglückes darzulegen, vielmehr obliegt es dem Unternehmer, zu beweisen, dass ihn und seine Angestellten kein Verschulden treffe. Diese Erwägungen rechtfertigen es unter den Umständen des vorliegenden Falles, wenn der Rechtsansicht Ausdruck gegeben wird, dass die beklagte Gesellschaft, falls sie von der Ersatzpflicht befreit sein will, dem Richter nachweisen muss, dass der Schaden ohne ihr Verschulden geschehen sei, dass die Ereignung vielmehr durch einen Zufall oder durch eine unabwendbare Handlung einer dritten Person oder durch Verschulden des Beschädigten verursacht wurde. Einen solchen Beweis hat die beklagte Gesellschaft nicht erbracht, ihre Ersatzpflicht ist daher mit Recht ausgesprochen worden.

Hinter ihre Eigenschaft als juristische Person kann sich die beklagte Gesellschaft mit Erfolg nicht verschanzen und kann als solche nicht Privilegien in Anspruch nehmen, die ihr nicht zustehen, weil das Gesetz zwischen physischen und juristischen Personen keinen Unterschied macht, zumal juristische Personen, bezw. ihre Repräsentanten in der Regel nicht in der Lage sind, sämmtliche Geschäfte selbst zu besorgen, vielmehr oft genöthigt erscheinen, die Geschäfte an untergeordnete Angestellte zu übertragen, wobei die Gesellschaft auch für dolose oder culpose Handlungen und Unterlassungen ihrer Angestellten und den hierdurch entstandenen Schaden verantwortlich ist, weil unter den gegebenen Voraussetzungen die Handlungen und Unterlassungen der Untergebenen nicht als fremde, sondern als eigene Handlungen und Unterlassungen der juristischen Person anzusehen sind.

Unentscheidend ist endlich der Umstand, dass aus Anlass der Schiffskatastrophe niemand strafgerichtlich verurtheilt wurde, weil die civilrechtliche Haftungspflicht von der strafgerichtlichen Verurtheilung völlig unabhängig ist.

Nr. 207. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

5. Civil-Senat. Vom 5. März 1901.

(Zeitschr. f. D. Bürg. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 33. Heft 1. S. 1.)

Enteignung. Art. 545 C. c. Ges. v. 3. Mai 1841 und 20. Juni 1887. Entschädigung für das Recht auf Aussicht.

„Kläger ist im Enteignungsverfahren mit seinen Ansprüchen auf Ersatz des durch Bau und Betrieb der Bahn verursachten Schadens auf den Rechtsweg verwiesen. Dies entsprach dem § 7 des Gesetzes vom 20. Juni 1887, nach welchem eine Entschädigung durch die Ge-

schworenen nicht zugebilligt werden darf für Nachtheile, welche nicht aus der Enteignung selbst entstehen, sondern aus der Ausführung des dieselbe veranlassenden gemeinnützigen Unternehmens. Für diese Nachtheile ist nach dem Sinne des erwähnten Gesetzes eine Entschädigung zu leisten, d. h. in der Weise, dass nicht nur der gemeine Werth des Grundstücks, sondern überhaupt jeder durch die Enteignung hervorgerufene und in Geld anschlagbare Schaden zu ersetzen ist. (Vgl. die Denkschr. zu fraglichem Ges. S. 11, Kom. Ber. S. 399.) Die Bestimmung, dass ein derartiger Schaden nicht vor den Geschworenen geltend gemacht werden kann, benimmt dem Geschädigten nicht das Ersatzrecht. Ob ein solcher auch aus allgemeinen Grundsätzen oder aus dem Nachbarrecht geltend gemacht werden kann, bedarf hier keiner Prüfung. Nach den Enteignungsgesetzen vom 3. Mai 1841 und 20. Juni 1887 ist der bezügliche Anspruch hier berechtigt und darf die von den Geschworenen wegen der Entziehung des Eigenthums zugebilligte Entschädigung nachträglich in einem gerichtlichen Verfahren ergänzt werden. Namentlich gilt dies dann, wenn die schädigende Anlage auf dem enteigneten Grundstücke errichtet ist. (Vgl. Entsch. d. Kais. Rathes vom 10. Mai 1881; Jur. Zeitschr. f. E.-L. Bd. 6 S. 421.) Diesem Standpunkte ist das Gesetz vom 20. Juni 1887 beigetreten.

Der Kläger hat hier einen Ersatzanspruch, da es sich nicht um eine blosse Annehmlichkeit, sondern um einen dauernden Vortheil handelt, der den Werth des Gutes bleibend erhöht".

Die abermalige Revision wurde durch Urtheil des Reichsgerichts vom 5. März 1901 zurückgewiesen. Einer Prüfung, ob die allgemeinen Grundsätze des Nachbarrechts verletzt sind, bedarf es nach dieser Entscheidung nicht, da das Urtheil des Oberlandesgerichts ausschliesslich auf landesrechtlichen Bestimmungen beruht, welche der Revision nicht unterliegen.

Nr. 208. Beschluss des Kammergerichts Berlin.

Vom 18. März 1901.

(Jahrb. f. Entsch. d. Kamm.-Ger. Bd. 21. (1901). A. S. 310.)

Eintragungsfähigkeit eines Verzichts auf Schadensersatz. B.G.B. §§ 1018, 1090; G.B.O. § 19.

Verzichtet der Eigenthümer eines Grundstücks als solcher zu Gunsten des Eisenbahnfiskus auf den Ersatz jeglichen Schadens, der ihm durch die Anlage und durch den Betrieb einer bestimmten Eisenbahn erwachsen möchte, so kann dieser Verzicht nicht in das Grundbuch eingetragen werden; er ist lediglich obligatorischer Natur.

Nr. 209. Entsch. des französischen Kassationshofes.
Vom 18. April 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 3. S. 94.)

Haftpflicht der Eisenbahn für Beschädigung einer Sendung während der Zufuhr zur Behausung des Empfängers.

Das auf S. 315 des Bandes XV dieser Zeitschrift mitgeteilte Urteil des Handelsgerichts der Seine, vom 12. Oktober 1898, ist vom Kassationshof als rechtsirrtümlich aufgehoben worden. — Die Sendung war unter Inanspruchnahme der — ermässigten — Taxen eines Specialtarifs mit beschränkter Haftung aufgegeben und dem Empfänger beschädigt abgeliefert worden. Unter der Annahme, dass die Beschädigung der Sendung erst nach Beendigung des Eisenbahntransportes, anlässlich des Camionnagedienstes vom Bestimmungsbahnhofe zur Behausung des Empfängers, stattgefunden und dass für diese Transportstrecke die Eisenbahn die volle Verantwortlichkeit zu tragen habe, weil sie auch die volle Camionnagegebühr erhoben, wurde die Eisenbahn vom Handelsgericht zur Vergütung des entstandenen Schadens verurteilt.

Der Kassationshof dagegen hat den Standpunkt eingenommen, dass der Transportvertrag, welchen der Absender mit der Eisenbahn unter Annahme der beschränkten Haftpflicht der letztern abgeschlossen, nicht mit der Ankunft der Güter in der Bestimmungsstation, sondern erst mit der Auslieferung der Sendung an den Empfänger sein Ende genommen habe und dass daher die beschränkte Haftpflicht auch für den Zustellungsdienst vom Bestimmungsbahnhof bis zur Behausung des Empfängers gelte:

„Mit der Ankunft der Güter am Bestimmungsorte ist der Transportvertrag nicht beendigt, er wird es grundsätzlich erst mit der Auslieferung des Gutes an den Empfänger. Die Bedingungen, welche die Verantwortlichkeit des Transportführers regeln, bleiben daher bis zum Augenblick der Auslieferung massgebend. Im vorliegenden Fall war also der Frachtvertrag nicht erfüllt und die Bedingung der Nichtverantwortlichkeit der Eisenbahn hat nicht aufgehört, anwendbar zu sein, bis zu dem Augenblick, wo die dem Rollführer übergebenen Güter thatsächlich in die Hände des Empfängers gelangt sind".

Nr. 210. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 2. Mai 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 42. S. 1114.)

I. Das verbotswidrige Verhalten eines Reisenden während der Eisenbahnfahrt begründet ein Verschulden desselben an dem ihm hiebei zustossenden Unfalle.

II. Nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, trifft die Eisenbahnunternehmung der Beweis eines für den Unfall causalen Verschuldens des

Beschädigten, nicht aber der Nachweis eines Alleinverschuldens, und besteht eine gesetzliche Vermuthung für ein concurrirendes Mitverschulden der Eisenbahn nicht. Hat die Eisenbahnunternehmung das Verschulden des Beschädigten dargethan, dann ist es Sache des letzteren, das Mitverschulden der Unternehmung nachzuweisen.

Angesichts der unbestrittenen Feststellung, dass der Kläger zuwider der für das Verhalten der Eisenbahnfahrgäste beim Ein- und Aussteigen, sowie während der Fahrt bestehenden, im angefochtenen Urtheile bezogenen Vorschriften sich während der Fahrt die Wagenthüre selbst öffnete, auf die Plattform trat, sich dort, mit der einen Hand an einer Eisenstange halten, mit der anderen den Koffer tragend, etwas hinausneigte, um zu sehen, ob der Zug bereits zum Stationsgebäude gelange, angesichts ferner der berufungsgerichtlichen Annahme, dass Kläger entweder infolge dieses Hinausbeugens oder nach von ihm bewerkstelligtem Oeffnen der Blechthüre der Plattform auf der rechten Seite der Zugsrichtung herunterfiel, kann von dem in der Revision behaupteten Mitverschulden der beklagten Betriebsunternehmung keine Rede sein.

Uebrigens ist hervorzuheben, dass nach § 2 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, die Eisenbahnunternehmung der Beweis eines für den Unfall causalen Verschuldens des Beschädigten, nicht aber der Nachweis seines Alleinverschuldens trifft, und dass eine gesetzliche Vermuthung für concurrirendes Mitverschulden der Bahn nicht besteht.

Hat nun die Bahn, wie im vorliegenden Falle, das Verschulden des Beschädigten dargethan, dann ist es Sache des letzteren, das Mitverschulden der Unternehmung nachzuweisen.

Diesen Beweis ist Kläger schuldig geblieben. Denn selbst dann, wenn die erstrichterliche Feststellung, dass das Blechthürchen der Plattform im kritischen Zeitpunkte offen gestanden ist, der rechtlichen Beurtheilung zugrunde zu legen wäre, was im Hinblick auf den angerufenen Revisionsgrund nicht zutrifft, fehlt jeder Nachweis, dass dieses Offenstehen auf ein Verschulden der Bahn oder ihrer Bediensteten zurückzuführen ist, zumal auch der Gerichtshof erster Instanz das Oeffnen der Thüre durch eine dritte Person oder durch Zufall nicht ausschliesst.

Es liegt sonach dem Urtheile zweiter Instanz ein Rechtsirrthum umsoweniger zugrunde, als es für die Entscheidung der Sache vollkommen gleichgiltig ist, ob das schuldbare Verhalten des Klägers an sich zu entschuldigen ist oder nicht, zumal objektives Verschulden, d. h. ein für den erlittenen Unfall causales Verhalten des Beschädigten genügt, um die beklagte Bahn von der Haftpflicht zu befreien.

Nr. 211. Entsch. des Appellhofes von Douai. Vom 17. Mai 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 4. S. 124.)

Gilt die Bestimmung von Art. 26 (2) Internat. Uebereink. nur bis zum Uebergang des Verfügungsrechtes auf den Adressaten oder auch noch nachher?

1. Nuttin & Cie. haben schon am 23. Februar bei der Nordbahn reklamiert und Nachforschungen nach dem verschleppten Gute verlangt; damals waren sie noch im Besitze des Frachtbriefduplikates. Am 25. Februar haben sie der Nordbahn geschrieben, dass sie sich ihre Schadenersatzansprüche wahren. Am 7. März, also lange vor Empfangnahme des Gutes durch die Adressaten, haben sie diesen Vorbehalt erneuert und die Nordbahn verantwortlich erklärt. Nuttin & Cie. haben damals um ihre Berechtigung zur Reklamation nachzuweisen, der Bahn das Frachtbriefduplikat zugestellt; deshalb kann ihnen die Bahn nicht entgegenhalten, dass sie nicht mehr im Besitze dieses Duplikates seien. Nie haben sie darauf verzichtet, den Ersatz des ihnen bevorstehenden Schadens zu begehren, und sie haben, sobald es feststand, dass sie geschädigt seien, den Anspruch gerichtlich anhängig gemacht.

Sodann kann, nach Massgabe von Art. 26 I. U., der Absender, selbst nach Empfangnahme des Gutes durch den Adressaten und obgleich er, der Absender, das Duplikat nicht mehr besitzt, gerichtlich vorgehen, wenn er vom Empfänger dazu ermächtigt wird. Nun steht fest, dass die Firma Nuttin & Cie. am 9. Juni 1900 von den beiden Empfängern bevollmächtigt worden ist, gegen die Nordbahn gerichtlich vorzugehen. Diese Vollmacht ist wirksam, obgleich sie erst erteilt worden ist, nachdem Nuttin & Cie. bereits, am 21. März, gerichtlich vorgegangen waren. Dieselbe hat den Fehler verbessert, der Klage der Firma Nuttin & Cie. die richtige Grundlage verliehen und die Aktivlegitimation hergestellt. Würde man letzteren Schluss nicht ziehen, so müsste der vorliegende Prozess, soweit er bis heute gediehen ist, als null und nichtig erklärt und könnte hierauf der Prozess von neuem begonnen werden, so dass dann das Datum der Vollmacht der Empfänger an die Firma Nuttin älter wäre als dasjenige der neuen Klage. Durch diesen Formalismus würden nur unnütze Kosten verursacht und würde sich die Erledigung des Streites hinausziehen, was, besonders in Handelssachen, zu vermeiden ist. Und schliesslich käme doch alles aufs Nämliche heraus. Durch die Bestimmungen der Art. 15 und 26 I. U. wollte einfach vorgesorgt werden, dass nicht gleichzeitig um den nämlichen Streitgegenstand zwei Klagen angehoben werden, die eine vom Absender, die andere vom Empfänger. Letzteres ist nun im vorliegenden Falle nicht zu befürchten. Die Empfänger haben ihr Klagerecht an Nuttin & Cie.

übertragen; sie selbst haben von der Nordbahn nie etwas verlangt und verlangen von ihr auch heute nichts. Nuttin & Cie. sind innerhalb weniger als 7 Tagen seit der Empfangnahme des Gutes durch die Adressaten gerichtlich vorgegangen. Ihr Anspruch wäre also auch dann nicht nach Art. 44 I. U. verwirkt, wenn die Empfänger das Gut vorbehaltlos angenommen hätten.

Nuttin & Cie. sind somit im vollen Umfang ihres Anspruchs aktivlegitimiert, und die Einrede der Verwirkung der Aktivlegitimation durch Verspätung ist auf der ganzen Linie zu verwerfen.

Was nun die sachliche Begründetheit der Ansprüche von Nuttin & Cie. gegen die Nordbahn anbetrifft, so ist mit Bezug auf die Lieferfristversäumung in erster Linie festzustellen, dass dieselbe im vorliegenden Falle nicht mehr als 30 Tage beträgt, also Art. 33 I. U. nicht anwendbar ist. Sodann liegt seitens keiner der Eisenbahnen der Transportgemeinschaft Arglist oder grobe Fahrlässigkeit vor, so dass nicht auf Art. 41 abgestellt werden kann, sondern der Art. 40 und zwar, da keine Interessedeklaration stattgefunden, der Schaden aber den Frachtbetrag übersteigt, Absatz (2) daselbst, zur Anwendung gelangt.

Der Schadenersatz, welchen die Nordbahn an Nuttin & Cie. infolge der Streitverkündigung (recours en garantie) zu zahlen hat, ist also gleich dem ganzen Frachtbetrage.

Nr. 212. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

3. Civil-Senat. Vom 18. Juni 1901.

(Jur. Zeitschr. f. Els.-Lothr. Jahrg. 27. Heft 1/2. S. 7.)

§§ 1, 3 Haftpflichtgesetz, §§ 823, 843, 847 B.G.B. Verschulden der Eisenbahn wegen Mangels einer Dienstanweisung. Bemessung der Höhe und Dauer der Rente. Schmerzensgeld.

In der Berufungsinstanz hat Kläger, was in erster Instanz nicht ausdrücklich geschehen, hevorgehoben, dass das Verschulden der Beklagten auch darin zu finden sei, dass es zur Zeit des Unfalles an einer Dienstanweisung für das Halten der Züge und des elektrischen Wagens an Stellen, wie diejenige, wo der Unfall sich ereignete, gefehlt hat. In dieser Betonung des eigenen Verschuldens der Vertretenen der Beklagten gegenüber der Schuld ihrer Angestellten liegt wohl eine Ergänzung der thatsächlichen Ausführungen, nicht aber eine Klageänderung.

Dass aber die Beklagten, abgesehen von ihrer Haftung nach dem Haftpflichtgesetz, auch gemäss §§ 823, 843 und 847 B.G.B. zum Ersatz des Schadens verpflichtet sind, welchen Kläger in Folge der ihm widerfahrenen Verletzung erlitten hat, bedarf keiner weiteren Beweiserhebung. Denn es ist durch die Untersuchungsakten festgestellt, übrigens auch

nicht bestritten, dass der Zusammenstoss des elektrischen Wagens mit dem Dampfbahn-Tramway dadurch verursacht worden ist, dass es an einer bestimmten Dienstanweisung über das Halten dieser Züge an der Unfallstelle fehlte; eine solche bestimmte Vorschrift war aber nach der Sachlage unbedingt geboten, und stellt sich der Mangel derselben als eine grobe Fahrlässigkeit der Beklagten dar.

Dass der Betrag von 3120 Mark das feste Einkommen des Klägers darstellt, ist in der vorgetragenen Bescheinigung der Firma Th. & Cie. vom 17. Dezember 1900 zwar nicht ausdrücklich gesagt, mit Rücksicht auf die Bezeichnung dieser Summe als Jahresgehalt aber anzunehmen; sollten indess auch darin schwankende Einnahmen wie Tantièmen enthalten sein, so hat doch der erste Richter mit Recht jenen Betrag der von ihm zugebilligten Rente zu Grunde gelegt, weil eben jener Betrag diejenigen Summen erwiesenermassen darstellt, welche Kläger bei ungeschmälerter Erwerbsfähigkeit verdient hat und daher auch ohne jenen Unfall in Zukunft hätte verdienen können.

Die Beklagten haben ausserdem bezüglich der Jahresrente eine Beschränkung bis zum 30. Juni 1906 beantragt, weil auch ohne die erlittene Verletzung Kläger bloss bis zu diesem Zeitpunkt erwerbsfähig geblieben wäre. Einer solchen Annahme steht zunächst entgegen, dass Kläger, welcher bei Anstellung der Klage im August 1900 gemäss der Klageschrift 62 Jahre alt war, während der 26 Jahre im Dienste von Th. & Cie. unbestritten nur wenige Tage von der Arbeit wegblieb und einer normalen Gesundheit sich erfreute, wohl ein höheres Alter als das von 68 Jahren in Aussicht hat und bis zu seinem Lebensende bei der genannten Firma mit Rücksicht auf seine langjährige Dienstzeit eine seiner bisherigen Stellung im Bureaudienst angemessene Beschäftigung gefunden haben würde. Demgegenüber ist der erhobene Beweis nicht erheblich. Die Beklagten nehmen darin ganz allgemein auf die Gesundheitsverhältnisse des Klägers Bezug und führen keine besonderen Thatsachen an, welche ihre Behauptung rechtfertigen könnten. Auch das von den Beklagten erhobene Gutachten durch Sachverständige könnte doch höchstens eine gewisse Wahrscheinlichkeit, nicht aber den erforderlichen Nachweis der Richtigkeit der von ihnen vertretenen Annahme begründen.

Mit Unrecht widersetzen sich ferner die Beklagten der Zuerkennung des vom Kläger ausser der Rente noch verlangten Kapitals. Eine solche ist vielmehr völlig gerechtfertigt mit Rücksicht auf die körperlichen Leiden, welche die Verletzung und die hierdurch nöthig gewordene ärztliche Behandlung nach sich zog, und mit Rücksicht darauf, dass der bisherige thätige Kläger nunmehr der gewohnten Berufsthätigkeit nicht mehr obliegen kann, mithin die Befriedigung entbehren muss, welche

die Erfüllung einer solchen gewährte. Zudem erfordert der jetzige Zustand des Klägers selbstverständlich eine erhöhte Pflege unter Anspruchnahme dritter Personen.

Nr. 213. Entsch. des Appellhofes vom Montpellier.
Vom 5. Juli 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X (1902). Nr. 2. S. 56. — Bulletin annoté Jahrg. 34. S. 114.)

Konstatierung der Beschädigung, für welche die Eisenbahn Schadenersatz geleistet hat.

Zwölf leere Weinfässer waren von Arleux nach Perpignan befördert worden. Als die Adressaten dieselben in Empfang nehmen wollten, wurde konstatiert, dass an zweien dieser Fässer einige Dauben gebrochen waren. Darüber, dass und in welchem Betrag die Eisenbahn für die gebrochenen Dauben Ersatz zu leisten hatte, bestand kein Streit. Ebenso waren die Parteien unter sich einverstanden, dass die beschädigten Dauben mit einer Marke bezeichnet werden, um die für die Beschädigung vereinbarte Entschädigung zu konstatieren. Aber die Empfänger bestritten, dass die Eisenbahn berechtigt sei, diese Marke anzubringen, und insbesondere, sie in das Holz der Dauben einzudrücken, weil dies eine neue Schädigung der letzteren wäre. Sie lehnten daher die Annahme der Fässer ab.

Entgegen der Ansicht des Handelsgerichts, welches den Anspruch der Empfänger als gerechtfertigt erklärte, ist dieser vom Apellhof abgewiesen worden.

Gründe:

Von den Empfängern wird nicht behauptet, dass die streitigen Marken die Solidität der Fässer oder deren gute Erhaltung beeinträchtigen. Sie schützen nur ihre Gewohnheit vor, die Reparaturen, deren Betrag ihnen vom Frachtführer vergütet worden ist, nicht sofort auszuführen, und vielmehr in ihrem Handel die beschädigten Fässer noch eine Zeit lang zu gebrauchen, was für sie einen Vorteil bedeute, dessen Ausnützung durch Anbringung der Marken seitens der Eisenbahn gehindert werde. Auf einen solchen Vorteil haben aber die Empfänger kein Recht. Nach dem Zugeständnis beider Parteien umfasst die vereinbarte Entschädignng die gesamten Kosten für den Ersatz der beschädigten Dauben und es setzt dieselbe die unverzügliche Reparatur der Fässer auf Kosten der Eisenbahn voraus. Mit der Anbringung der unauslöschlichen Marken will diese den Irrtümern und dem Betrug zuvorkommen, welcher bei der Gewohnheit des Handelsstandes, die beschädigten Fässer wieder zur Bahnbeförderung zu bringen, möglich wäre. Der in dieser Weise begründete Anspruch der Bahn ist vollständig gerechtfertigt und entspricht einem unbestreitbaren Recht. Ebenso haben

die Empfänger mit Unrecht vorgebracht, dass die Marke der Eisenbahn keinen kontradiktorischen Charakter habe, indem die Bahn ihnen das Recht nicht bestreitet, ebenfalls eine Marke anzubringen, durch welche die Marke der Eisenbahn kontrolliert wird.

Die Empfänger wurden daher zur Abnahme der Fässer, deren beschädigte Dauben von der Eisenbahn gezeichnet worden waren, und zur Bezahlung des während des Prozesses erlaufenen Lagergeldes verurteilt.

Nr. 214. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes. Vom 10. Juli 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 44. S. 1157.)

Der einem Kutscher, welcher mit Güteraufladen auf einem Bahnverladeplatze beschäftigt ist, durch Scheuwerden seiner Pferde infolge Vorüberfahrens einer Locomotive zugestossene (Betriebs-) Unfall begründet die Ersatzpflicht der Bahn nach den Bestimmungen des Eisenbahnhaftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. Nr. 27, und kommt es auf den Nachweis eines nach den allgemeinen Bestimmungen zu beurtheilenden Verschuldens der Bahn nicht an.

Vergebens versucht die Revision den Begriff des Verkehres der Eisenbahn dahin einzuschränken, dass dieser mit der Aushändigung des Frachtgutes endet und dass daher die Wegschaffung des Gutes nicht mehr zum Verkehre der Bahn zählt. Denn die bezüglichen Bestimmungen des Eisenbahn-Betriebsreglements betreffen die rechtlichen Beziehungen aus dem Frachtenvertrage und können zur Folge haben, dass die Haftung der Bahn für das Frachtgut mit dem Momente der Ausfertigung desselben endet, sie haben aber nichts zu thun mit der Obsorge des Gesetzes in Ansehung der aus dem Eisenbahnverkehre resultirenden Gefahren für die Gesundheit und das Leben von Menschen. Gewiss ist auch der Transport der Person mit dem Momente beendet, wo sie am Ankunftsorte den Waggon verlässt, und doch kann kein Zweifel bestehen, dass die Bahn haftbar ist, wenn eine Person vor Verlassen des Bahnhofes durch eine Ereignung im Bahnverkehre verletzt oder getödtet wird. Auch in diesem Falle erscheint der auf Beförderung der Person gerichtete Vertrag beendet, von der Bahn erfüllt, und doch besteht die Haftung, welche ihr das Gesetz aus besonderem Grunde auferlegt. Die Einwendung, dass das Räderschleifen und das dadurch erzeugte Geräusch ein unabwendbarer Zufall sei, kann, weil im Verfahren erster Instanz nicht erhoben, im Revisionsfalle nicht vorgebracht werden.

Nach der Instruction für Locomotivführer sind Letztere angewiesen, das Schleifen der Räder zu vermeiden, woraus folgt, dass dieses Schleifen vermeidbar sein muss, somit nicht als unabwendbarer Zufall angesehen werden kann. Es entfällt hienach die Erörterung eines die Bahn nach

den allgemeinen Rechtsgrundsätzen treffenden Verschuldens, weil schon die Haftbarkeit nach dem Haftpflichtgesetze die Sachfälligkeit der Bahn herbeiführen muss. § 47 des Arbeiter-Unfallversicherungsgesetzes räumt der Unfallversicherungsanstalt den Regressanspruch gegen Dritte auch dann ein, wenn der Unfall von Letzteren durch ein Verschulden veranlasst worden ist. § 1 des Haftpflichtgesetzes präsumirt aber ein Verschulden der Bahn und muss dieses so lange als gegeben angenommen werden, als nicht der Gegenbeweis erbracht ist.

Nr. 215. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 12. August 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 43. S. 1137.)

Die Entscheidung über die Auflassung einer Niveauübersetzung über eine Eisenbahn gehört ausschliesslich zur Competenz des Eisenbahnministeriums. Demzufolge ist deshalb eine gerichtliche Besitzstörungsklage wegen Unzulässigkeit des Rechtsweges ausgeschlossen.

Der angefochtene Beschluss ist aus der durch die Recursausführungen nicht widerlegten Begründung desselben und in der weiteren Erwägung zu bestätigen, dass jede Besitzstörung auch das Moment der Eigenmächtigkeit voraussetzt, von einer Eigenmächtigkeit aber nicht gesprochen werden kann, wenn die Handlung über Gestattung oder im Auftrage der Verwaltungsbehörde vorgenommen wird, weil weiters das Besitzrecht der Kläger auch schon bei der von der politischen Behörde durchgeführten politischen Begehung und Enteignungsverhandlung geltend gemacht und zum Gegenstande eines Protestes gegen die projectirte Auflassung der Niveauübersetzung in km x gemacht worden ist, die Kläger jedoch mit ihrer hiegegen eingebrachten Einwendung abgewiesen worden sind und der Bauconsens für das vorliegende Project ertheilt worden ist, die Gerichte aber zu einer Ueberprüfung der diesfälligen Entscheidung des Eisenbahnministeriums nicht berufen erscheinen.

Nr. 216. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.
Vom 8. Oktober 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 43. S. 1138.)

I. Ein Verschulden kann nach § 1297 a. b. G.-B. jedem zugerechnet werden, der den Verstandesgebrauch besitzt, somit auch einem Minderjährigen, welcher das 7. Lebensjahr überschritten hat.

II. Das Betreten des Bahnkörpers und das Berühren von Schutzvorrichtungen des Eisenbahnbetriebes, zu welchen ordnungsmässig das Publicum nicht gelangen kann, begründet demnach auch bei einem 7½ jährigen Knaben ein Selbstverschulden an dem ihm hierbei zustossenden Unfalle und daher auch einen Haftausschliessungsgrund für die Eisenbahnunternehmung.

Der Gerichtshof kam zur Ueberzeugung, dass Johann Pl. an dem

ihm zugestossenen Unfalle selbst schuldtragend ist, weil derselbe entgegen den Bestimmungen des § 96 der kaiserlichen Verordnung vom 16. November 1851, R.-G.-Bl. Nr. 1 ex 1852, und ungeachtet der Warnung seines Kameraden J. Sch. den Bahnkörper, auf dem sich das Läutewerk — wenn auch nur einige Schritte vom Schlagbaum entfernt — befindet, betrat und aus reinem Uebermuth das sich eben bewegende Drahtseil, um es aufzuhalten, mit der Hand anfasste.

Zur Anbringuug einer Schutzvorrichtung an der Ablenkungsrolle des Läutewerkes erscheint die beklagte Eisenbahnverwaltung gemäss § 96 der vorbezogenen kaiserlichen Verordnung nicht verpflichtet, weil Kinder und andere unberufene Personen auf dem Bahnkörper und bei dem Läutewerk nichts zu thun haben.

Dass dem Johann Pl., als er sich auf den Bahnkörper zum Läutewerk begab, das Ungehörige seines Thuns bewusst sein musste, geht aus dem Umstande hervor, dass sein 1½ Jahre jüngerer Kamerad J. Sch. ihn warnte und ihm zurief, es nicht zu thun, welche Warnung Johann Pl. allerdings nicht beachtete.

Aus diesen Thatsachen schloss der Gerichtshof, dass dem Johann Pl., als er den Bahnkörper betrat, das Ungehörige seines Thuns bewusst war.

Da nun der Beschädigte durch eigenes Verschulden zu der ihm zugestossenen Verletzung Veranlassung gegeben hat, so ist die Abweisung des Klagebegehrens begründet.

Nr. 217. Entsch. des Landesgerichts Brünn.

Vom 11. Oktober 1901.

(Zeitschr. f d. internat. Eisenb.-Transp. X (1902). Nr. 2. S. 57.)

Wenn aus der Lieferfristversäumnis ein wirklicher Schaden entstanden ist, so kann sich die Bahn zur Abwendung der Schadenersatzpflicht nicht auf die zwölfstündige Nachfrist von § 87, I, 1, und II, 1, des österreichisch-ungarischen Betriebsreglements berufen.

Die Brünner Cementfabrik B. F. hatte zu einem Kanalbau in Brünn eiserne Modelle in Wien bestellt. Diese wurden am 31. Mai 1900 in Wien nach Brünn aufgegeben. Reglementarische Lieferfrist 5 Tage; Ablauf am 5. Juni um Mitternacht. Das Gut langte am 6. Juni in Brünn an; der Avis an den Adressaten wurde der Post gleichen Tags zwischen 11 und 1 Uhr mittags als eingeschriebener Brief übergeben (Art. 63, 4 B. R.). Der Empfänger wurde durch die Verspätung nachweisbar erheblich geschädigt und verlangte als Schadenersatz den deklarierten Betrag von 40 Kronen. Die Bahn beantragte Abweisung der Klage, weil die Verspätung nicht 12 Stunden betrage und die zwölfstündige Nachfrist ihr, der Bahn, auch im vorligenden Falle zu gute komme.

Die erste Instanz wies die Klage aus diesem Grunde ab. Die zweite Instanz (das Landesgericht Brünn) dagegen hiess sie gut, mit der offenbar zutreffenden Motivierung, dass sich aus der Einstellung des Zusatzes „falls die Verspätung 12 Stunden übersteigt“ in Ziffer I, 1, und II, 1, von § 87 B.R. die Nichtanwendbarkeit desselben auf Ziffer I, 2, und II, 2, ergebe, und die 12stündige „Karenzzeit“ somit der Bahn in denjenigen Fällen, in denen der Nachweis eines Schadens erbracht werde, nicht zu statten komme.

Nr. 218. Entsch. des Oberlandesgerichts in Wien.

Vom 19. Oktober 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 31. S. 858.)

Im Verkehre der Wiener Stadtbahn besteht für das Zugsbegleitungspersonale keine Verpflichtung, die Wagenthüren vor Abgang des Zuges aus einer Station zu schliessen. Begiebt sich ein Passagier, um eine offen gebliebene Wagenthüre zu schliessen, ohne zwingende Veranlassung in eine gefährliche Situation, so trifft ihn allein das Verschulden an dem ihm hiebei eventuell zustossenden Unfalle.

Die Vermuthung des § 1 des Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869, R.-G.-Bl. 27, ist ausgeschlossen, falls einer der Fälle des § 2, lit. c, vorliegt.

Die Manipulation des Thürschliessens wärend der Fahrt trägt die Merkmale der besonderen Gefahren des Eisenbahnverkehres an sich, es erscheint daher die Subsumtion dieses Falles unter die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes begründet.

Demnach ist das beklagte Eisenbahnärar haftpflichtig, sofern es ihm nicht gelingt, nachzuweisen, dass einer der Fälle der § 2 des citirten Gesetzes vorliegt. Dieser Nachweis ist gelungen, denn nach der Darstellung der Klage selbst ergibt es sich, dass der Unfall des Klägers durch sein eigenes Verschulden herbeigeführt wurde; er hat sich nämlich ohne zwingenden Grund in eine gefährliche Situation begeben und ist durch seine eigene Unvorsichtigkeit verunglückt.

Die Thüre des Waggons, in dem der Kläger sass, war offen und während der Fahrt durch das Tunnel drang dichter Rauch ein. Das gab dem Kläger noch keine unumgängliche Veranlassung, die Thüre zu schliessen. Die Fahrt durch das Tunnel und selbst bis zur nächsten Station, wo ein Bahnbediensteter oder der Kläger in ungefährdeter Weise die Thüre hätte schliessen können, dauert ein bis zwei Minuten; während dieses geringen Zeitraumes hätte der Kläger schon die kleine, bei einer Eisenbahnfahrt fast unvermeidliche Unannehmlichkeit des Rauches ertragen können, umsomehr, als er sich an die entgegengesetzte Seite des Waggons hätte begeben können, wo der Rauch gewiss nicht mehr unerträglich gewesen wäre.

Statt dessen hat der Kläger sich veranlasst gesehen, die Thüre zu schliessen, und zwar unter Verhältnissen, wo er wusste und wissen musste, dass dies eine nicht ganz ungefährliche Handlung war, denn er wollte die Thüre in einem Tunnel schliessen, wo er nicht ganz gut sehen konnte, wo der eindringende Rauch ihn im Athmen behinderte, wo er von den Stössen des Zuges erschüttert wurde und infolge einer überstandenen Krankheit obendrein noch so schwach war, dass er sich beim Stehen anhalten musste.

Dabei hätte er auch bedenken müssen, dass infolge des Luftzuges die Thüre jeden Moment zufallen könne. Statt aber aus allen diesen Gründen doppelt vorsichtig zu sein, hat der Kläger sich so ungeschickt mit der rechten Hand angelehnt. dass er den verletzten Daumen gerade in die Rahmenspalte steckte, so dass er, als die Thüre zufiel, verletzt werden musste. Der Kläger hat also, ohne dass eine Nothwendigkeit vorlag die Thüre zu schliessen, dies unter Verhältnissen gethan, wo es besonders gefährlich war, und ist dabei in unvorsichtiger Weise vorgegangen. Demnach wurde der Unfall durch das Verschulden des Klägers selbst herbeigeführt.

Endlich ist zu untersuchen, ob nicht vielleicht ein Mitverschulden der Bahn vorliegt. Ein solches müsste aber bewiesen werden, denn die Vermuthung des § 1 des Haftpflichtgesetzes ist ausgeschlossen, falls einer der Fälle des § 2 dieses Gesetzes vorliegt.

Das letztere ist aber hier der Fall, es liegt ein Verschulden des Beschädigten vor, daher kann § 1 nicht mehr angewendet werden und es muss gemäss § 1296 a. b. G.-B. das Verschulden der Bahn erwiesen werden. Dasselbe könnte darin liegen, dass die Waggonthüre offen stand. Für Fernzüge besteht allerdings gemäss § 16 und 22 des Eisenbahn-Betriebsreglement die Verpflichtung der Bahn, vor dem Verlassen der Station die Thüre zu schliessen. Für den Stadtbahnverkehr besteht diese Verpflichtung nicht.

Nr. 219. Entsch. des Reichs-Versicherungsamts.
Vom 28. Oktober 1901.

(D. Jur.-Zeitg. VII (1902). Nr. 1. S. 28.)

§ 1 Haftpflichtgesetz; § 1 Unf.-Vers.-Ges. Dem Verletzten steht ein Wahlrecht zwischen Haftpflicht- und Unfall-Entschädigung nicht zu. Aber der Mehranspruch zwischen dem nach bürgerl. Recht und dem Unfallvers.-Ges. zu leistenden Schadensersatz bleibt ihm erhalten, soweit der erstere Anspruch gegen den Dritten überhaupt begründet ist.

Ein Fuhrknecht erlitt in dem Augenblick, als er mit seinem Fuhrwerk über einen Bahnübergang fahren wollte, von einem herabgelassenen

Schlagbaum einen Schlag auf den Kopf, welcher eine Schädelbasisfraktur zur Folge hatte. Sowohl die Fuhrwerks-Berufsgenossenschaft als auch der Eisenbahnfiskus erkannten ihre Entschädigungspflicht an. Kl. protestierte dagegen, dass ihm von der Berufsgenossenschaft eine Entschädigung zuerkannt wurde, und erklärte, dass er sich nur an den Eisenbahnfiskus zu halten brauche. Gegen den Bescheid der Genossenschaft, durch welchen ihm eine Teilrente von $66^2/_3$ % zugebilligt wurde, legte er Berufung ein, indem er hervorhob, dass er gegenüber der Berufsgenossenschaft einen Entschädigungsanspruch nicht erhoben habe und auf die Leistungen der öffentlichen Versicherung verzichte. Die Berufung und ebenso der Rekurs sind zurückgewiesen worden. Die Rechtsauffassung des Kl. ist irrtümlich. Das Verfahren bei Feststellung der Entschädigung nach Massgabe der Unfallversicherungsgesetze ist grundsätzlich von Amtswegen zu betreiben, der Bescheid der Bekl. v. 25. März 1901, durch welchem dem Kl. eine Unfallrente zuerkannt wurde, mithin zu Recht ergangen. Auch die Annahme ist verfehlt, dass ihm ein Wahlrecht zustehe, entweder die Berufsgenossenschaft oder den nach bürgerlichem Recht haftpflichtigen „Dritten" für den Schaden verantwortlich zu machen. Nach § 140 Gewerbe-Unfallvers.-Ges. v. 30. Juni 1900 bleibt die Haftpflicht „dritter", d. h. anderer Personen als des Betriebsunternehmers und seiner Beamten, soweit sie nach bürgerlichem Recht begründet ist, durch die Vorschriften der Unfallversicherungsgesetze unberührt. Nur geht der Anspruch des Berechtigten, wenn ein entschädigungspflichtiger Unfall vorliegt, auf die Berufsgenossenschaft im Umfange ihrer durch die Unfallversicherungsgesetze begründeten Entschädigungspflicht über, und zwar ohne Rücksicht darauf, ob der Berechtigte die ihm von der Genossenschaft zugebilligte Rente annimmt oder nicht. Dies ergiebt sich schon daraus, dass der Rechtsübergang nach dem Gesetz insoweit stattfindet, als eine Entschädigungspflicht der Genossenschaft gesetzlich „begründet" ist. Auf die Thatsache der Annahme der Entschädigung seitens des Berechtigten kommt es nicht an. Hieraus ergiebt sich, dass dem Kl. der Mehranspruch, d. h. der Anspruch auf die Differenz zwischen dem nach bürgerlichem Recht zu leistenden Schadensersatz und dem Betrage der Unfallentschädigung erhalten bleibt, sofern ein Anspruch des Kl. auf Schadensersatz nach bürgerlichem Recht gegen den „Dritten" überhaupt begründet ist. Die Entscheidung der letzteren Frage steht aber dem RVA. nicht zu.

Nr. 220. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

1. Strafsenat. Vom 4. November 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 2. S. 463.)

Als Eisenbahnverwaltung im Sinne des § 153 Abs. I No. 2 des Vereinszollgesetzes ist nur dasjenige Unternehmen zu bezeichnen, das die technische und wirthschaftliche Ausnutzung der gesammten Anlagen der Eisenbahn zu den von dieser bezweckten Beförderungsleistungen zum Inhalt hat; dazu gehört nothwendig die Leitung ihres Betriebes in ihrer Gesammtheit.

Der § 153 des Vereinszollgesetzes handelt von der subsidiarischen Vertretungsverbindlichkeit dritter Personen für Geldbusse, Zollgefälle und Prozesskosten, die gegen Defraudanten oder Kontravenienten erkannt sind, welche zu jenen dritten Personen in einem gewissen, dort näher bezeichneten Abhängigkeitsverhältnisse stehen. Es ist dort unter No. 2 in Abs. 1 insbesondere bestimmt, dass „Eisenbahnverwaltungen“ für ihre Angestellten und Bevollmächtigten unbedingt haften sollen.

Schon die in No. 2 a. a. O. aufgeführte Gleichstellung der Eisenbahnverwaltungen und der Dampfschiffahrtsgesellschaften deutet darauf hin, dass jede dieser Vereinigungen als ein Ganzes aufzufassen ist, dass die Bestimmung das gesammte Unternehmen, mit letzterem auch diejenigen Personen im Auge hat, welche zur Vertretung des Unternehmens in seinem Gesammtumfange berufen sind.

Da die Eisenbahnen ferner in der hier in Frage kommenden Richtung Verkehrsanstalten sind, die vom Staate, von Korporationen oder von Privaten errichtet werden, so gehört zum Begriffe der Verwaltung einer Eisenbahn jedenfalls nothwendig die Leitung ihres Betriebes. Dieser aber hat zum Inhalt die technische und wirthschaftliche Ausnützung ihrer gesammten Anlagen zu den von der Eisenbahn bezweckten Transportleistungen. Nur von denjenigen Organen also, denen der Betrieb in seiner Gesammtheit unterstellt ist, kann gesagt werden, dass in ihren Händen die Verwaltung ruht. Nur dieser oberen Leitung steht daher auch zu, unter Beachtung der vorhandenen Gesetze diejenigen Wege zu bestimmen, die ihr für die Erreichung ihrer Zwecke dienlich erscheinen.

Werden demnach für diesen oder jenen einzelnen Zweig der Transportleistungen der Eisenbahn besondere Einrichtungen nöthig, wie z. B. für den Personentransport die Errichtung von Restaurationen, und werden diese an besondere Unternehmer verpachtet, so wird selbstverständlich hierdurch ein solcher Unternehmer noch keineswegs Verwalter der Eisenbahn im allgemeinen. Der Unternehmer dieser speziellen Seite des Betriebes wird vielmehr nur eine akzessorische Hilfskraft der gesammten Leitung des Eisenbahnunternehmens.

Von vorstehenden Gesichtspunkten ausgehend kann den Gründen, die die Staatsanwaltschaft dafür angiebt, dass die Internationale Eisenbahn-Schlafwagengesellschaft zu Brüssel als eine Eisenbahnverwaltung im Sinne des allegirten Gesetzes anzusehen ist, nicht gefolgt werden.

Das Urtheil hat in Bezug auf jene Gesellschaft festgestellt:

> dass sie eine juristische Person sei, die gemäss den Bestimmungen eines von ihr mit einer Reihe von Eisenbahnverwaltungen geschlossenen Vertrages in besonderen, schnelle Verbindung herstellenden Personenzügen ihre, der Gesellschaft gehörigen, den Reisenden während der Fahrt jede mögliche Bequemlichkeit bietenden Wagen laufen lässt.

Nicht zufolge eigenen Rechts auf Grund gesetzlicher Bestimmung erfolgt die Einstellung der Schlafwagen, sondern nach Massgabe eines erst von der Eisenbahnverwaltung mit der Schlafwagengesellschaft geschlossenen und dadurch von jener genehmigten Kontrakts, in welchem die Einstellung der Wagen nur gestattet wird, der aber die technische Seite des Betriebes überhaupt nicht berührt. Mit Unrecht folgert die Revision aus jener Urtheilsfeststellung, dass jene Gesellschaft allgemein eine Beförderung von Personen bezweckt. Aus ihr geht vielmehr nur hervor, dass die — wie die Revision selbst zugiebt — auf „fremder Eisenbahn" beförderten Personen Wagen erhalten, die der Gesellschaft gehören, von ihr eingestellt sind und besondere Bequemlichkeiten bieten. Die Beförderung dieser Wagen und der dieselben benutzenden Personen erfolgt lediglich durch den Betrieb der Eisenbahn. Der Revision kann zugegeben werden, dass der Betrieb der Schlafwagengesellschaft eine Verwaltung *auf* der Eisenbahn darstellt; hiermit ist aber naheliegend noch nicht nachgewiesen, dass er eine Verwaltung der Eisenbahn bildet.

Durchaus neu und schon deshalb nicht zu berücksichtigen ist die Aufstellung der Revision, dass „die in den Wagen der Gesellschaft thätigen Angestellten" — also beispielsweise auch die Kellner — „Eisenbahnbeamte seien, ausgestattet mit den entsprechend gleichen Befugnissen wie die Angestellten des Eisenbahnunternehmens selbst". Indess selbst wenn dies zuträfe, würde daraus noch keineswegs zu folgern sein, dass die Verwaltung dieses der Schlafwagengesellschaft speziell zugetheilten, immerhin untergeordneten Betriebszweiges gleichbedeutend ist mit der Verwaltung d. h. Leitung des Betriebes der Eisenbahn in seiner Gesammtheit. — — —

Mit der Revisionsgegenerklärung muss schliesslich darauf hingewiesen werden, dass auch andere Gewerbtreibende in gleicher Weise wie die Schlafwagengesellschaft, z. B. Bierbrauereien, Zirkusunternehmer, ja selbst Nichtgewerbtreibende, z. B. fürstliche Personen, eben-

falls ihre eigenen Wagen nicht bloss zur Beförderung ihrer Waaren, Pferde u. s. w., sondern auch ihres Personals auf Eisenbahnen „laufen lassen", ohne dass dabei an eine Verwaltung der von ihnen benutzten Eisenbahn durch jene Personen zu denken wäre. Ob bei derartigen auf Verträgen oder Bestimmungen beruhenden Verhältnissen es sich um den Transport von Sachen oder Personen handelt, kann keinen Unterschied machen, da die Eisenbahn den Transport jener wie dieser zum Zwecke hat. Ueberall ist ein derartiger Transport denjenigen Organen unterstellt, die für die Leitung des Gesammtbetriebes der Eisenbahn eingesetzt sind.

Nr. 221. Entsch. des Oesterr. Obersten Gerichtshofes.

Vom 5. November 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 19. S. 593.)

Umfang der Haftung bei der Anwendung der elektrischen Oberleitung von Strassenbahnen.

Die Anwendung der elektrischen Oberleitung bei Strassenbahnen begründet dort, wo bereits andere Luftleitungen bestehen, unter allen Umständen ein Verschulden der Bahnunternehmung und macht dieselbe für allen daraus entstehenden Schaden haftbar.

Diese Haftnng wird dadurch nicht berührt, dass die Unternehmung alle von der Aufsichtsbehörde vorgeschriebenen Sicherungsvorkehrungen getroffen hat.

Wenn die Unternehmung der elektrischen Strassenbahn die Anwendung absolut sicher wirkender Schutzmassregeln unterlassen hat, so liegt in dem Fortbestande der Telephonleitungen ein Verschulden der staatlichen Telephonverwaltung und ist das Aerar für jeden Schaden solidarisch mit der Bahnunternehmung haftbar.

Nr. 222. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 7. November 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 677.)

Die Verjährung ist kein öffentlich-rechtlicher Titel zur Begründung der Oeffentlichkeit eines Weges; diese Eigenschaft erlangt der Weg vielmehr erst durch die ausdrückliche oder stillschweigende Widmung zum öffentlichen Verkehr seitens des Eigenthümers unter Zustimmung der Wegepolizeibehörde und des Wegeunterhaltungspflichtigen. Eine stillschweigende Widmung kann noch nicht in der Thatsache gefunden werden, dass der Eigenthümer die Benutzung des Weges lange Zeit hindurch duldet; es müssen vielmehr Thatsachen bewiesen werden, aus denen sich ergiebt, dass der Eigenthümer sich der Polizeibehörde gegenüber gebunden hat, den Weg dem Publikum zur Benutzung zu überlassen.

Der Vorderrichter stützt seine Entscheidung auf den in gleichbleibender Rechtsprechung vom Gerichtshof festgehaltenen Grundsatz,

dass eine selbst lange Jahre hindurch fortgesetzte thatsächliche Benutzung eines Weges seitens des Publikums denselben noch nicht zu einem öffentlichen mache, dass er diese Eigenschaft vielmehr erst durch die ausdrückliche oder stillschweigende Widmung zum öffentlichen Verkehr seitens des Eigenthümers unter Zustimmung der Wegepolizeibehörde und des Wegeunterhaltungspflichtigen erlangen könne. Er stellt dann fest, dass das Publikum zwar seit langer Zeit den hier streitigen Weg in dem Glauben, dass er ein öffentlicher sei, benutzt, der Kläger auch bis in die neueste Zeit diese Benutzung geduldet habe, dass aber eine Widmung für den öffentlichen Verkehr seitens der rechtlich Betheiligten weder ausdrücklich noch stillschweigend erfolgt sei.

Dem kann nach dem Ergebniss der Beweisaufnahme nur beigepflichtet werden.

In der Berufungsschrift versucht die Beklagte nochmals, die stillschweigende Widmung seitens des Klägers aus dem Umstande herzuleiten, dass der Fussgängerverkehr auf dem Damme unbehindert gewesen sei und die Bahnverwaltung stets nur Vorkehrungen getroffen habe, um das Vieh an dem Betreten des Dammes zu verhindern. Daraus kann aber nichts für eine Verpflichtung des Klägers, den Fussgängerverkehr dulden zu müssen, geschlossen werden. Einmal hat der Kläger dazu bemerkt, dass gar nicht die Absicht vorgelegen habe, das Begehen des Dammes gänzlich zu verhindern, beispielsweise, dass die Bahnbeamten und ihre Familien die Erlaubniss besitzen, den Damm als Weg zu benutzen, und zum andern stand ja auch dem Kläger als Eigenthümer frei, das Publikum auf dem Damme zuzulassen, es stand daher auch in seinem Belieben, Vorkehrungen zu treffen, die den Fussverkehr nicht beschränkten. Sache der Beklagten wäre es daher gewesen, Thatsachen unter Beweis zu stellen, aus denen sich ergeben hätte, dass der Kläger sich der Wegepolizeibehörde gegenüber gebunden habe, den Weg dem Publikum zur Benutzung zu überlassen. An solchen Thatsachen fehlt es durchweg.

Weiter hat die Beklagte behauptet, dass jedenfalls die A.-K. Eisenbahngesellschaft, so lange sie im Besitz der Bahn gewesen, mit der Freigabe des Dammes für den öffentlichen Verkehr einverstanden gewesen sei. Daraus folge, dass das Publikum rechtsverjährende Zeit hindurch den Weg als öffentlichen in Anspruch genommen habe und demnach der Weg ein öffentlicher geworden sei. Demgegenüber muss darauf hingewiesen werden, dass die Verjährung kein öffentlich-rechtlicher Titel zur Begründung der Oeffentlichkeit eines Weges ist. Im übrigen ist aber auch die Beklagte den Nachweis dafür, dass die A.-K. Eisenbahngesellschaft einen von dem des Klägers verschiedenen Stand-

punkt in der zur Entscheidung stehenden Frage eingenommen und den Damm dem öffentlichen Verkehr habe widmen, sich also des freien Verfügungsrechtes über denselben habe begeben wollen, schuldig geblieben. Dem steht ausserdem der Inhalt des Vertrages geradezu entgegen. In diesem Vertrag hat sich die Eisenbahngesellschaft nur verpflichtet, zum Schutze der an den H.-Graben angrenzenden Ländereien einen Schutzdamm anzulegen und zu unterhalten. Es ist klar, dass bei dieser Sachlage es ganz zweifelsfreier Verhandlungen zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Wegepolizeibehörde bedurft hätte, um den Damm gleichzeitig dem öffentlichen Verkehr zu widmen.

Nr. 223. Entsch. des Oberlandesgerichts Colmar.

1. Civil-Senat. Vom 8. November 1901.

(Zeitschr. f. Els.-Lothr. Jahrg. 27. Heft 1/2. S. 18.)

Haftung eines Beamten aus unrichtiger Auskunftsertheilung.

Zur Sache selbst ist zwar die Annahme des Erstrichters, dass die Einfuhrscheine keine Vermögenswerthe darstellen, wie der Beklagte nunmehr selbst zugiebt, unhaltbar. Indessen ist dieser Punkt für die Entscheidung ohne Bedeutung; die Frage, ob überhaupt eine Schädigung des Klägers vorliegt, braucht nämlich nicht beantwortet zu werden, weil grundsätzlich eine Haftung des Beklagten für den in Folge seines Verhaltens in der fraglichen Angelegenheit etwa entstandenen Schaden nicht gegeben ist. Arglist und Verletzung einer Vertragspflicht wird dem Beklagten nicht vorgeworfen. Verletzung einer amtlichen Pflicht kann aber in seinem Verhalten nicht gefunden werden.

Sache des Geschäftsmanns selbst, der von durch das Gesetz gewährten Begünstigungen Gebrauch machen, insbesondere wie untergebens einen Einfuhrschein erlangen will, ist es, sich über die desfalls bestehenden Vorschriften zu unterrichten und eine dem Gesetz entsprechende Waare einzuliefern. Durch die Veröffentlichungen im Centralblatt für das deutsche Reich, welche übrigens auch regelmässig ihren Weg in die betreffenden Fachzeitschriften finden, ist den betreffenden Gewerbetreibenden ausreichende Gelegenheit gegeben, die bestehenden Bestimmungen kennen zu lernen und sich nach denselben zu richten. Nirgends ist dagegen den Beamten der Zollverwaltung in der Stellung des Beklagten die Verpflichtung auferlegt, die Betheiligten entsprechend zu belehren, eingehende Sendungen, wenn sie den bestehenden Bestimmungen nicht entsprechen, zurückzuweisen, bezw. den Versendern von etwaigen Mängeln Mittheilung zu machen. Die zur fraglichen Zeit geltenden Ausführungsbestimmungen zum Gesetz vom 14. April 1894 (Centralblatt von 1894 S. 178ff., vgl. auch die später erlassenen Aus-

führungsbestimmungen vom 21. Mai 1898, Centralblatt S. 100 ff.) enthalten keine Bestimmung, aus welcher eine derartige Verpflichtung herzuleiten wäre.

Nr. 224. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Wien. Vom 12. November 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI (1902). Nr. 6. S. 102.)

Hat die Bahn den Frachtvertrag mit angewiesener Fracht geschlossen, und hat sie das Gut, ohne die Fracht von dem Empfänger eingehoben zu haben, an den letzteren ausgefolgt, so kann sie die Zahlung des Frachtbetrages nicht mehr von dem Absender beanspruchen.

Infolge der Annahme der Fracht und des Frachtbriefes mit der Anweisung der Klägerin, die Fracht vom Empfänger einzuheben, ist zwischen der Klägerin und dem Beklagten eine unvollständige Assignation im Sinne des § 1402 a. b. G.-B. zustande gekommen. Da aber die Sendung mit dem Frachtbriefe von dem Adressaten übernommen wurde, war der Empfänger gemäss Artikel 17 des Internationalen Uebereinkommens verpflichtet, der Eisenbahn die im Frachtbriefe ersichtlich gemachten Beträge zu bezahlen. Demgemäss hat im vorliegenden Falle der Frachtbriefadressat zufolge der Bestimmung des Artikels des Internationalen Uebereinkommens durch Annahme des Gutes und des Frachtbriefes auch die Anweisung der Zahlung auf ihn angenommen, und es ist nunmehr eine vollständige Assignation gemäss § 1401 a. b. G.-B. zustande gekommen. Die Bahn hat nun entgegen der angenommenen Anweisung, die Fracht und die Gebühren vom Frachtbriefadressaten einzuheben, das Gut dem Frachtbriefadressaten vor Einhebung der Fracht und der Gebühren ausgefolgt, ungeachtet die Bahn zufolge Artikels 16 des Internationalen Uebereinkommens nur verpflichtet ist, dem Empfänger das Gut gegen Bezahlung der Fracht und der Gebühren auszufolgen und hat somit das ihr im Artikel 21 des Internationalen Uebereinkommens für die Fracht und die Gebühren an dem Frachtgute eingeräumte Pfandrecht aufgegeben. Infolgedessen ist die Klägerin von der ihr im Sinne des § 1406 a. b. G.-B. auferlegten Haftung für die Einbringlichkeit der Forderung gemäss § 1399 a. b. G.-B. befreit, selbst wenn die Fracht und die Gebühren von dem Empfänger der Sendung uneinbringlich sein sollten, was übrigens derzeit noch nicht feststeht. Auf keinen Fall kann sich die beklagte Bahn unter den vorliegenden Umständen für ihren Anspruch an Fracht und Gebühren an der Klägerin schadlos halten. Sie ist daher verpflichtet, die von der Klägerin unberechtigterweise eingehobenen Beträge gemäss § 1431 a. b. G.-B. zurückzustellen.

Nr. 225. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

2. Civil-Senat. Vom 12. November 1901.

(Jur. Wochenschr. XXX. Nr. 101/105. S. 861. Ziff. 60. — Entsch. i. Civils. Bd. 49. S. 317.)

Preuss. Ent.-Ges. v. 11. Juni 1874 § 10. Wenn ein Unternehmer eine Anlage im Wesentlichen — ohne Enteignung, sondern durch freihändigen Ankauf — fertigstellt, und erst dann, nachdem hierdurch eine Wertherhöhung der angrenzenden Grundstücke eingetreten, weitere Grundstücke im Enteignungswege hinzuerwirbt, so liegt eine neue Anlage, deren Bewirkung der Wertherhöhung nach § 10 Abs. 2 nicht zu berücksichtigen sei, nicht vor.

Es steht dann vielmehr eine in Folge einer bestehenden beziehungsweise in der Entstehung begriffenen Anlage bereits zur Zeit der Enteignung vorhandene Wertherhöhung in Frage, die nicht unter die bezogene Bestimmung fällt, und es greift in einem solchen Falle lediglich der Grundsatz Platz, dass die Entschädigung nach dem zur Zeit der Enteignung vorhandenen Werthe zu bestimmen ist. Unerheblich ist dem gegenüber der vom O.L.G. hervorgehobene Umstand, dass die in Frage stehende Parzelle zu der Fläche gehört hat, die von vornherein für den Schlachthof bestimmt gewesen ist, und dass dieses dem Gemeinschuldner H. bekannt war. Dieses lediglich eine innere Angelegenheit der beklagten Stadtgemeinde bildende Projekt kann als solches keinen Einfluss auf die Frage haben, auf welcher Grundlage die Höhe der Entschädigung für die enteignete Parzelle festzusetzen ist. Ebenso ist es ohne Bedeutung zur Sache, aus welchem Grunde die Enteignung gegen H. erst lange Zeit nach dem Erwerbe der übrigen Grundstücke für die Schlachthofanlage und deren Inangriffnahme, folgeweise so spät geschah, dass dieselbe nicht mehr als für eine neue Anlage erfolgt angesehen werden kann. Wenn die beklagte Stadt sich gegen diese, auch von der Revision in erster Linie geltend gemachte Annahme, auf die Entstehungsgeschichte des § 10 cit. und insbesondere auf die Ablehnung eines auf die vorliegende Frage bezüglichen Abänderungsantrags in den Kommissionsverhandlungen des Herrenhauses (zu vergleichen Eger, Enteignungsgesetz Bd. I S. 273, 274) beruft, so ist dieser Ausführung nicht beizupflichten. In den Motiven zu § 10 ist als Grund, weshalb die Wertherhöhung, welche das Grundstück durch das Unternehmen selbst erlangt, für die Werthbestimmung nicht massgebend sein soll, angeführt, dass diese Wertherhöhung erst nach der Enteignung eintrete, und entscheidend für die Höhe der Entschädigung der Zustand zur Zeit der Enteignung sei. Dieser Gesichtspunkt ist, wenn er auch insoweit nicht ausnahmslos zutrifft, als eine Wertherhöhung durch das Unternehmen in Folge von Spekulation auch schon vor der Enteignung eintreten kann, doch durchgängig als für den Standpunkt des Gesetzes in der vorliegenden Frage massgebend zu erachten,

und es ergiebt sich aus den Verhandlungen in der Herrenhaus-Kommission keine Abweichung von demselben. Ist aber der Zustand zur Zeit der Enteignung entscheidend, so muss die durch eine bereits hergestellte Anlage herbeigeführte Werthsteigerung mit berücksichtigt werden, auch wenn das zu enteignende Grundstück nachträglich für die Zwecke dieser Anlage verwendet werden soll, und dieserhalb das Enteignungsrecht ertheilt worden ist.

Nr. 226. Entsch. des Oesterr. Verwaltungs-Gerichtshofes.

Vom 14. November 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 27. S. 783.)

Zustellung der Entscheidungen über Eisenbahnprojekte, Kompetenz zur Entscheidung.

1. Zur Begründung einer Entscheidung über eine commissionelle Verhandlung genügt der Hinweis auf das Commissionsgutachten, soferne die Parteien von diesem durch Einsicht oder Abschrift Kenntniss erhalten konnten.

2. Es bestehen keine gesetzlichen Bestimmungen darüber, in welcher Weise die Entscheidungen über Eisenbahnprojecte den Interessenten zuzustellen sind; durch eine Verzögerung in der Intimation dieser Entscheidungen wird kein Recht der Interessenten verletzt.

3. Die Entscheidung des Eisenbahnministeriums über ein Eisenbahnproject unterliegt keinem weiteren Rechtszug; der Projectswerber erwirbt dadurch das Recht, den consentirten Bau auszuführen; eine Beschwerde an den Verwaltungsgerichtshof hat der Entscheidung gegenüber keine aufschiebende Wirkung.

Nr. 227. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

6. Civil-Senat. Vom 14. November 1901.

(Arch. f. gewerbl. Rechtspfl. III. Heft 4. S. 128. — Jur. Wochenschr. XXXI. S. 31.)

Die Bestürzung eines Verletzten kann nicht als höhere Gewalt gelten.

Das Berufungsgericht geht mit Recht davon aus, dass das Verschulden, von dem im § 1 des Haftpflichtgesetzes die Rede ist, gleichbedeutend ist mit Fahrlässigkeit, deren Begriff im § 276 des Bürgerlichen Gesetzbuches bestimmt ist. Darum hat es geprüft, ob der Kläger bei seinem Thun die im Verkehr erforderliche Sorgfalt ausser acht gelassen habe. Zunächst wird festgestellt, es sei nicht bewiesen, dass der Kläger unterlassen habe, sich vor dem Überschreiten des Gleises gehörig umzusehen. Der Zusammenhang ergiebt, dass damit das erste der beiden neben einander liegenden Gleise der Strassenbahn gemeint ist, auf dem der vom Nollendorfplatz kommende Wagen fuhr. Bei seinem Überschreiten hat der Kläger, wie der Berufungsrichter annimmt, noch nicht wahrgenommen, dass auf dem anderen Gleise ein in

entgegengesetzter Richtung fahrender Wagen herankam. Darum ist nicht ein Widerspruch zwischen dieser Annahme und den anderen Feststellungen des B. U. Nun ist weiter festgestellt, dass der Kläger, als er nach dem Überschreiten des ersten Gleises den zweiten Wagen bemerkte, eine kurze Zeit unentschlossen hin- und hergetrippelt ist und sich dann erst zum Überschreiten des zweiten Gleises entschlossen hat. Das Berufungsgericht nennt dies Verhalten des Klägers sachwidrig, findet aber darin nicht ein Verschulden, weil seine Ratlosigkeit eine Folge der höchsten Bestürzung im Augenblicke der höchsten Gefahr gewesen sei. Diese Ausführung ist rechtlich unbedenklich. Auch die Revision beanstandet nicht den ihr zu Grunde liegenden Satz, dass drohende, erhebliche Gefahr den Mangel an besonnerer Überlegung entschuldigen und trotz sachwidrigen Handelns die Fahrlässigkeit ausschliessen kann. Die Anwendung dieses Satzes auf den vorliegenden Fall beruht auf Erwägungen, die ebenfalls einen Rechtsirrtum nicht erkennen lassen. Es ist anzuerkennen, dass es nicht als Fahrlässigkeit erscheint, wenn in dem Gewirre und in den Gefahren des grossstädtischen Verkehrs der Kläger angesichts der Gefährdung durch den schnell herankommenden zweiten Wagen bei seiner notwendig raschen Entschliessung eine unzweckmässige Wahl zwischen den mehreren, ihm offen stehenden Möglichkeiten traf. Hiernach ist die Berufung der Beklagten auf das eigene Verschulden des Klägers mit Recht zurückgewiesen. Die Revisionsklägerin hat nun geltend gemacht, dass, wenn der Unfall durch die Bestürzung und die Ratlosigkeit des Klägers verursacht worden sei, höhere Gewalt vorliege, und sie rügt es als einen Mangel des angefochtenen Urteils, dass darin die Annahme, es liege höhere Gewalt nicht vor, ohne Begründung gelassen sei. Der Angriff konnte jedoch keinen Erfolg haben. Das Berufungsgericht nimmt an, dass bei dem von ihm festgestellten Verlauf des Vorgangs die Bestürzung des Klägers nicht als höhere Gewalt zu gelten habe, und darin ist ihm beizutreten. Die früheren Urteile des Reichsgerichts, die die Revision für sich anführen zu können meint (Jur. Wochenschr. 1899 S. 542 Nr. 36 u. 37, vergl. auch ebenda 1901 S. 164 Nr. 19), stehen ihr nicht zur Seite. Sie betreffen Fälle, wo der Unfall nicht eine Folge der dem Betriebe eigentümlichen Gefahr gewesen ist, sondern einer ganz ausserhalb des Betriebes stehenden Ursache entsprungen war. Im vorliegenden Falle ist dagegen angenommen, dass die Bestürzung des Klägers durch die Gefahr hervorgerufen ist, welche das schnelle Heranfahren der Strassenbahnwagen inmitten des starken Verkehrs für den zwischen den Gleisen stehenden Kläger mit sich brachte. Hiernach ist der Unfall die unmittelbare Folge der dem Strassenbahnbetriebe eigentümlichen, in einer

verkehrsreichen Stadt mit ihm notwendig verbundenen Gefahr gewesen, und wenn das Berufungsgericht damit die Anwendbarkeit des Begriffs der höheren Gewalt als ausgeschlossen angesehen hat, befindet es sich in Übereinstimmung mit der Rechtsprechung des Reichsgerichts (vergl. Entsch. Bd. 44 S. 27).

Nr. 228. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 18. November 1901.

(Preuss. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 24. S. 377.)

Die Ortspolizeibehörde ist im Interesse der Verkehrssicherheit zum Erlasse eines polizeilichen Verbots zuständig, Leitungsdrähte einer Anlage für elektrische Beleuchtung über städtische Strassen zu legen.

Denn jedenfalls bedarf eine Benutzung des Luftraums über den öffentlichen Strassen einer Genehmigung der Polizeibehörde, wenn diese Benutzung die Sicherheit des Verkehrs auf den Strassen gefährden kann. Bei elektrischen Leitungen zu Beleuchtungszwecken liegt die Möglichkeit einer solchen Gefährdung vor, weil dabei, wie auch das Gutachten des Sachverständigen ergiebt, stets besondere Sicherheitsmassregeln erforderlich sind, um jede Gefahr für das auf den Strassen verkehrende Publikum bei einem Herabfallen von Drähten auszuschliessen. Die Polizei muss daher verlangen, dass sie vor der Ausführung solcher Anlagen in die Lage gebracht wird, das Projekt auf seine Gefährlichkeit und auf das Vorhandensein der erforderlichen Sicherungseinrichtungen zu prüfen (vergl. den Cirkularerlass vom 16. März 1886 — Ministerialblatt für die innere Verwaltung 1886, Seite 85 —). Mit Recht hat es der Bezirksausschuss auch für unerheblich erachtet, ob etwa in dem Verhalten der Polizeibehörde eine stillschweigende Genehmigung der vor dem November 1899 bereits ausgeführten Beleuchtungsanlagen der Klägerin zu finden sein möchte. Denn jedenfalls konnte die Polizei die damals von der Klägerin projektirte weitere Ausdehnung des Drahtnetzes von einer erneuten Prüfung und Genehmigung abhängig machen, zumal die Klägerin damals die elektrische Spannung verdoppelt hatte, und danach ihre Anlagen nunmehr — nach dem Gutachten des Sachverständigen — die Sicherheitsvorrichtungen für elektrische Mittelspannungsanlagen (250 bis 1000 Volt) erforderten. Ob Klägerin diese Sicherheitsvorrichtungen im November 1899 bereits getroffen hatte, kommt nicht in Betracht; die Polizei konnte das Ziehen weiterer Drähte so lange verbieten, als Klägerin der Polizei nicht den Nachweis geführt hatte, dass durch ihre Einrichtungen die zu befürchtenden Gefahren ausgeschlossen seien, und die Polizei nach Prüfung dieser Einrichtungen nicht die Ausdehnung des Drahtnetzes genehmigt hatte.

Nr. 229. Entsch. des Oberlandesgerichts Karlsruhe.
1. Civil-Senat. Vom 21. November 1901.
(Deutsche Jur.-Zeitg. VI. Nr. 24. S. 564. — VII. Nr. 2. S. 56.)

Haftpfl.-Ges. § 3 Abs. I Satz 2. Entschädigungspflicht in der Uebergangszeit. Muthmassliche Lebensdauer des Getödteten.

Es fragt sich, ob die Entschädigungspflicht des Fiskus für die Witwen und Kinder eines am 13. Febr. 1899 durch einen Eisenbahnunfall Getöteten (§ 3 Abs. 1 Satz 2 Haftpflichtgesetz) in ihrem Inhalt fortdauernd nach altem Recht sich richtet, oder ob seit 1. Jan. 1900 der Inhalt der Entschädigungspflicht sich nach BGB. bestimmt. Nach Art. 199 u. 203 EG. z. BGB. ist letzteres anzunehmen; denn die Entschädigungspflicht nach § 3 HaftPflG. ist das Surrogat für die Unterhaltspflicht, wie sich diese beim Fortleben des Getöteten selbst gestaltet hätte. Diese Unterhaltspflicht selbst hätte sich aber nach den genannten Uebergangsvorschriften vom 1. Jan. 1900 ab nach BGB. gerichtet, also gegenüber der Ehefrau, jetzigen Witwe, nach § 1360 Abs. 1 BGB., gegenüber den Kindern nach §§ 1601, 1602, 1610, 1631 BGB.; folglich gelten diese gesetzlichen Bestimmungen seit 1. Jan. 1900 auch für den Inhalt der Haftpflicht-Entschädigung.

Der Anspruch der kl. Ehefrau, jetzigen Witwe, auf Unterhalt an ihren durch den Eisenbahnunfall getöteten Ehemann und demgemäss ihr Entschädigungsanspruch nach § 3 HaftPflG. hätte, wenn der Ehemann nicht verunglückt wäre, sein Ende erst mit dessen späterem Tode erreicht. Da der Getötete sich in normalem Gesundheitszustand befand, so muss die mutmassliche Lebensdauer eines gesunden Mannes seines Alters massgebend sein. Als Hülfsmittel zur Feststellung dieser sog. wahrscheinlichen Lebensdauer zog man in vergleichende Berücksichtigung: a) die verbesserte Süssmilch'sche Sterblichkeitstabelle; b) die deutsche Sterbetafel, gegründet auf die Sterblichkeit der Reichsbevölkerung in den 10 Jahren 1871/72 bis 1880/81 nebst Vergleichung mit anderen Sterbetafeln im Monatshefte für Statistik des Dtsch. R., herausgegeben vom Kais. Statist. Amt, Nov.-Heft 1887 S. 2, worin sowohl die mittlere (durchschnittliche), als die wahrscheinliche Lebensdauer für jedes Alter tabellarisch aufgestellt ist; c) das Werk von Ballod: „Die mittlere Lebensdauer in Stadt und Land“ von 1899 S. 135 Tabelle V f, welche Tabelle die Darstellung nach Altersstufen von 5 zu 5 Jahren giebt; d) § 35 des BGB. für das Kgr. Sachsen. Unter Zugrundelegung dieses statistischen Materials und unter Berücksichtigung der Lebensstellung des Getöteten als Reisenden, bei welcher erfahrungsgemäss eher eine Verkürzung, als eine Verlängerung der normalen Lebensdauer zu erwarten steht, nimmt das Gericht als mutmassliche weitere Lebens-

dauer des nahezu 39jährigen Verunglückten den Zeitraum von 25 Jahren an. Der Anspruch der Kinder wurde zeitlich dahin begrenzt, dass die Rente für das Mädchen bis zu dessen vollendetem 18., bei den beiden Knaben bis zu deren vollendetem 21. Lebensjahre festgesetzt wurde. Es wurde hierbei erwogen, dass, wenn das Mädchen bei jenem Alter sich noch nicht verheirathet hat, es sich bis dahin für einen standesgemässen weiblichen Beruf ausgebildet haben kann. Bei den beiden Knaben kam in Betracht, dass, auch wenn sie keinen wissenschaftlichen, sondern einen gewerblichen oder handelsgewerblichen Beruf ergreifen, bei der Stellung des Getöteten als Reisenden eines grösseren angesehenen Geschäftshauses mit verhältnismässig hohen Einkommensverhältnissen angenommen werden darf, dass er den Knaben die Möglichkeit verschafft hätte, ihrer Militärpflicht als Einjährig-Freiwillige zu genügen und eine bessere Lebensstellung einzunehmen.

Nr. 230. Rek.-Besch. des Ministers der öffentl. Arbeiten. Vom 21. November 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 1. S. 208.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874 §§ 14, 21. Eine Entscheidung über die Schutzanlagen (§ 44) kann im Enteignungsverfahren nur in Verbindung mit dem Planfeststellungsbeschluss (§ 21), mithin nur, wenn auf Antrag des Unternehmers das Planfeststellungsverfahren stattfindet, getroffen werden.

Nach § 14 des Enteignungsgesetzes ist zwar der Unternehmer bei der Ausführung eines mit dem Enteignungsrecht ausgestatteten Unternehmens zur Einrichtung derjenigen Anlagen verpflichtet, welche nach der Entscheidung des Bezirksausschusses zur Sicherung gegen Gefahren und Nachtheile nothwendig werden; diese Gesetzesvorschrift, welche zu den materiellrechtlichen Bestimmungen des II. Titels des Gesetzes über die Entschädigung gehört, weil Entschädigung und Sicherungsanlage in Wechselbeziehung zu einander stehen, regelt aber nicht das Verfahren zur Feststellung solcher Anlagen. Vielmehr verweist der zweite Absatz des § 14 in Verbindung mit § 150 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883: „Ueber diese Obliegenheiten des Unternehmers entscheidet der Bezirksausschuss (§ 21)“ selbst auf § 21 — im III. Titel über das Enteignungs- und insbesondere das Planfeststellungsverfahren — und giebt schon dadurch zu erkennen, dass in Bezug auf die Verpflichtung des Unternehmers zur Einrichtung von Anlagen keine von der Planfeststellung (§§ 18—23) unabhängige Entscheidungsbefugniss des Bezirksausschusses begründet werden soll; ferner kann nach § 21 die Entscheidung über Anlagen gemäss § 14 nur unter Voraussetzung und in Verbindung mit einer Entscheidung über den Plan, insbesondere

über den Gegenstand der Enteignung getroffen werden; mithin ist über Anlagen gemäss § 14 nur zu entscheiden, wenn auf Antrag des Unternehmers das Verfahren zur Feststellung des Planes stattfindet (§ 18).

Aber auch aus inneren Gründen dürfen die Entscheidungen über den Plan und über die Anlagen gemäss § 14 im Enteignungsverfahren nicht getrennt werden, weil die Einrichtung oder Nichteinrichtung von Anlagen für die Höhe der Entschädigung von wesentlicher Bedeutung ist und der festgestellte Plan nicht nur erschöpfende Auskunft über die einzurichtenden Anlagen geben muss, sondern auch als rechtskräftige Grundlage für die Feststellung der Entschädigung (§§ 24 ff.) nicht durch Beschlüsse über die Einrichtung von Anlagen wieder geändert werden kann.

Hiermit steht die in der Beschwerdeschrift angezogene Ausführung des Oberverwaltungsgerichts im Endurtheile vom 3. März 1883 (Archiv für Eisenbahnwesen S. 414, 415), die Handhabung des § 14 Abs. 1 des Enteignungsgesetzes müsse der Regel nach erfolgen in Verbindung mit der Feststellung der Pläne zu den Eisenbahnbauten, nicht im Widerspruche, weil sie nicht die Beschlussfassung des Bezirksausschusses im Laufe des Enteignungsverfahrens, sondern nur die vorläufige Feststellung der Eisenbahnpläne im Sinne des § 15 des Enteignungsgesetzes im Auge hat, welche auf Grund der §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 und § 158 des Zuständigkeitsgesetzes vom 1. August 1883 (vergl. §§ 15, 14 des Enteignungsgesetzes) bewirkt wird und allerdings die Möglichkeit offen lässt, auch nach Abschluss des Enteignungsverfahrens dem Eisenbahnunternehmer die Einrichtung von Anlagen aufzuerlegen (Erlass vom 21. Juni 1880 E.-V.-Bl. S. 284). Auch die Berufung auf Endemann, Recht der Eisenbahnen, Bd. I, S. 352, 353 erscheint nicht gerechtfertigt; dieser sagt zwar, dass die Entscheidung darüber, ob und welche Schutzvorrichtungen anzuordnen seien, nicht bloss im Stadium des Enteignungsverfahrens oder bis zur Revision und Abnahme der Bahn, sondern auch dann getroffen werden könne, wenn erst später die Errichtung oder Unterlassung von Schutzanlagen in Frage komme, lässt sich aber dabei über die Zuständigkeit der Behörden und das zu beobachtende Verfahren nicht weiter aus, sondern nimmt zum Beweise für diese Ansicht auf den schon vor dem Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 ergangenen Erlass vom 19. August 1873 Bezug, welcher die Befugniss zu solchen Anordnungen nach bereits erfolgter Betriebseröffnung der Bahn lediglich durch das Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 begründet. Die angegriffene Gesetzesauslegung durch den Bezirksausschuss findet sich nicht nur, wie in der

Beschwerdeschrift hervorgehoben wird, in Seydels Erläuterungen zum Enteignungsgesetz, 2. Aufl. S. 78, sondern ist auch schon in dem daselbst angezogenen Rekursbescheide vom 29. Dezember 1877 ausgesprochen worden.

Jedenfalls hat nach der im Beschluss des Bezirksausschusses getroffenen Feststellung insoweit, als das Grundeigenthum des Antragstellers in Betracht kommt, infolge der Einigung der Betheiligten ein Verfahren zur Feststellung des Planes gemäss §§ 18 ff. überhaupt nicht stattgefunden, und war deshalb, unbeschadet etwaiger Ansprüche des Antragstellers auf Regelung der über den Gegenstand der stattgehabten Vertragschliessung hinausgehenden Rechtsverhältnisse, die beantragte Beschlussfassung über die Einrichtung von Anlagen der im § 14 des Enteignungsgesetzes bezeichneten Art nicht zulässig.

Nr. 231. Entsch. des Bezirksgerichts für Handelssachen in Prag. Vom 26. November 1901.

(Allgem. Tarif-Anz. XXI. Nr. 11. S. 190.)

Eier, auch wenn in Holzkisten im Strohlager verpackt, sind als solche Transportgüter anzusehen, „welche vermöge ihrer eigenthümlichen natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, eine Beschädigung, namentlich Bruch zu erleiden". (§ 77, Z. 4 Betr.-Regl.)

Die beklagte Eisenbahngesellschaft macht die Haftbefreiungsgründe des § 77, Z. 2 und 4 Betr.-Regl. geltend. Was den letzteren anbelangt, dreht sich der Process um die Frage, ob Eier, welche selbstverständlich zu den leichtzerbrechlichsten Gegenständen gehören, dann, wenn sie sich in Holzkisten im Strohlager eingepackt befinden, als solche Transportgüter anzusehen sind, „welche vermöge ihrer natürlichen Beschaffenheit der besonderen Gefahr ausgesetzt sind, eine Beschädigung, namentlich Bruch zu erleiden".

In dieser Beziehung braucht man aber nicht einmal auf die in jedem Lehrbuche der Physik enthaltene Lehre der Cohärenz der zusammengesetzten Körper hinzuweisen, und die Erfahrung selbst, ohne dass man dazu eines Sachverständigenbeweises bedürfte (§ 364 C. P. O.), lehrt, dass, wenn in so einer Verpackung nur ein Ei platzt, die daneben befindlichen Eier in den dadurch gelockerten Raum einrücken und dass dadurch eine Verschiebung der ganzen Reihe der Eier und das gegenseitige Anstossen und Zerschlagen derselben herbeigeführt wird. Dazu aber genügt ein einziger, nicht einmal beträchtlicher Stoss des Wagens. Wenn man nun den langen Transportweg von Budapest nach Prag in Betracht zieht, und wenn man erwägt, dass auf demselben die Sendung unzähligen, zumeist heftigen Stössen, insbesondere bei Ein- und Aus-

rangirung der Wagen in andere Lastzüge, beim Passiren der Schienenwechsel, beim Stillhalten des Zuges und beim Verschieben der Waggons infolge Ausscheidung von einzelnen Waggons in verschiedenen Stationen ausgesetzt sind, und dass bei diesen Stössen, die doch unvermeidlich sind, die im Waggon befindlichen Eierkisten in Bewegung kommen, so muss man zu der Ueberzeugung gelangen, dass die eben beschriebene Art der Verpackung bei den Eiern die Gefahr des Bruches zwar vermindert, jedoch nicht beseitigt und dass die Eier trotz dieser Verpackung zerbrechliche Gegenstände und somit Gegenstände der im § 77, Z. 4 Betr.-Regl. bezeichneten Art bleiben. Auch die ratio legis spricht dafür, dass die Haftung der Bahn für solche Beschädigungen ausgeschlossen werde, welche einzig und allein durch die beim Eisenbahntransporte unvermeidlichen Erschütterungen und Stösse herbeigeführt werden.

Nr. 232. Entsch. des Landgerichts Mühlhausen.

Vom 26. November 1901.

(Zeitschr. f. D. Bürgerl. Recht u. Franz. Civilr. Bd. 33. Heft 2. S. 95.)

D. H. G. B. §§ 426, 456. Eisenb.-Verk.-Ord. §§ 54, 71. Gegenbeweis gegen den Inhalt des Frachtbriefes.

Das Recht des Absenders, bezw. Empfängers auf Schadensersatz hat den Beweis zur Voraussetzung, dass der Schaden in der Zeit von der Annahme bis zur Ablieferung des Gutes entstanden ist, § 456 H.G.B. Die Entstehung des Schadens in dieser Zeit wird von der Bahn bestritten; Kläger beruft sich desshalb zum Beweise auf die Angaben des Frachtbriefs einerseits und die Feststellungen der bahnamtlichen Thatbestandsermittlungen andererseits. Der Frachtbrief dient allerdings als Beweis über den Frachtvertrag und die bezüglichen in demselben enthaltenen Angaben, er bildet aber diesen Vertrag nicht selbst und kann als reines Beweismittel jederzeit durch Gegenbeweise entkräftigt werden, § 426 Nr. 5 H. G. B. Vergl. Staub, H. G. B., 6. Aufl., Bd. II S. 1509 und die dort angeführten Entscheidungen, ferner Reichsger. 3. Dez. 1889 in Eger, Eisenb. Entsch. und Abhdl. Bd. VII S. 397.

Dieser Gegenbeweis ist hier durch Zeugen sowie die Feststellungen der bahnamtlichen Thatbestandsaufnahmen erbracht. Die Zeugenvernehmung hat einerseits ergeben, dass eine bahnamtliche Gewichtsfeststellung auf der Abgangsstation nicht stattgefunden hat und dass andererseits die Kiste äusserlich unverletzt angekommen ist, auch bei Oeffnung sich eine feste und vollständige Anfüllung mit Schuhen ergab, so dass es ausgeschlossen ist, dass dieselbe jemals mehr als die vorhandene Waare enthalten hat. Zu einem gleichen Ergebniss führten die Thatbestandsaufnahmen, die, ohne dass es einer Vereidigung der sie proto-

kollirenden Beamten bedarf, als öffentliche Urkunden im Sinne des § 415 C.P.O. anzusehen sind. Voraussetzung dieses Paragraphen ist, dass die von einer öffentlichen Behörde innerhalb ihrer Amtsbefugnisse in vorgeschriebener Form aufgenommenen Urkunden einen öffentlich-rechtlichen Charakter haben. Ein solcher liegt zunächst bei allen Urkunden vor, welche zur Begründung von Rechten und Pflichten Dritter gegenüber einer Person ausgestellt werden, z. B. Auszügen aus Standesregistern, Militärpässen u. s. w., dann aber auch bei allen denjenigen, deren Feststellungen nicht lediglich für den inneren Verkehr oder Betrieb einer Behörde, sondern auch zur Mitbenützung für Betheiligte bestimmt sind.

Zu dieser Art von Urkunden gehören die Thatbestandsaufnahmen der hier in Frage stehenden Art. Der § 71 Verk.-Ordn. sieht die Beiziehung der Betheiligten, von Zeugen und Sachverständigen sowie die Ertheilung der Abschrift der Ermittlungen an die Betheiligten ausdrücklich vor, ein an das Gerichtsverfahren sich anlehnendes Verfahren, bei dem das Parteiinteresse unmittelbare Berücksichtigung verlangt. Gerade in diesen Formvorschriften unterscheiden sich diese Ermittelungen wesentlich von denjenigen, welche z. B. aus Anlass eines Eisenbahnunfalls von der Bahn in eigenem Interesse zum Schutze gegen unberechtigte Schadensersatzansprüche der Verletzten angestellt werden. Vgl. Petersen-Anger, C.P.O., 4. Aufl. Bd. I S. 814 ff., Gaupp-Stein, C.P.O., 4. Aufl. Bd. I S. 868".

Nr. 233. Entsch. des Handelsgerichts Brüssel.

Vom 30. November 1901.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 5. S. 160.)

Ueber die Haftpflicht der Eisenbahn beim Transporte von lebenden Tieren, nach belgischem Recht.

1. Der Unfall hatte sich bereits ereignet, als die Leute der Bahn zufällig dazu kamen. Der Kläger unterlässt es, anzugeben, welche Vorsichtsmassregeln die Bahn nach der Entdeckung des Unfalles eigentlich hätte ergreifen sollen. Wenn es auch vielleicht vom Guten gewesen wäre, die Tiere des betr. Waggons oder wenigstens den verunglückten Ochsen umzuladen, so war das ja ausschliesslich Sache der Partei unter ihrer alleinigen Verantwortlichkeit (Art. 55 der reglementarischen Bedingungen).

Solche Vorsichtsmassregeln hätten auch thatsächlich seitens der Partei ergriffen werden können, wenn sie nicht davon Umgang genommen hätte, dem Transport, wie es ihr durch die Bahn anerboten worden war, einen Begleiter, der unentgeltlich hätte mitreisen können, mitzu-

geben. Eine Begleitung war um so mehr angezeigt, als die Beförderung in gewöhnlicher Fracht erfolgt ist und der Absender die Tiere in zu enge Waggons verladen hatte.

2. Auch der zweite Vorwurf ist unbegründet. Die Bahn war nur verpflichtet, dem Adressaten die Ankunftsanzeige innerhalb der tarifmässigen Lieferfrist zu erstatten; die Bahn durfte hierzu die ganze Lieferfrist ausnützen. Wenn sie letzteres that, so beging sie keinen Fehler.

Die Lieferfrist lief an der auf den 27. August folgenden Mitternacht ab. Offenbar ist zwar überhaupt keine Ankunftsanzeige gemacht worden, allein aus dem ganz einfachen Grunde, weil sich schon vor Ablauf der Lieferfrist die Leute des M. im Bahnhof eingefunden und den Ablad bewerkstelligt haben.

Nr. 234. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 5. Dezember 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 681.)

§§ 4, 14 Eisenb.-Ges. vom 3. November 1838. Unterhaltungspflicht eines beim Bahnbau angelegten Privatweges, der mit Zustimmung der Betheiligten zu einem öffentlichen geworden ist.

Ist ein beim Bau einer Bahn auf Grund der §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838 angelegter Privatweg unter Zustimmung des Eisenbahnunternehmers als des Wegeeigenthümers, des Wegebaupflichtigen und der Wegepolizeibehörde ein öffentlicher geworden, so liegt die Verpflichtung, den Weg nach den Bedürfnissen des allgemeinen öffentlichen Verkehrs zu unterhalten, dem Wegebaupflichtigen ob; die Ansicht, dass sich aus dem § 14 des Eisenbahngesetzes die öffentlich-rechtliche Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers zur Unterhaltung eines öffentlichen Weges ableiten lasse, ist rechtsirrig. Eine Verpflichtung zur Unterhaltung kann für den Eisenbahnunternehmer auch dadurch nicht begründet werden, dass er infolge der irrtümlichen Annahme, dass er die Unterhaltung nicht ablehnen könne, den Weg thatsächlich unterhält; ein solcher Rechtsirrthum steht der Bildung einer Observanz zu seinen Lasten hindernd entgegen.

Nr. 235. Entsch. des Kammergerichts in Berlin.

2. Straf-Senat. Vom 9. Dezember 1901.

(D. Jur.-Zeitg. VII (1902). Nr. 8. S. 203. Ziff. 20.)

§ 23 Eisenb.-Ges. v. 3. November 1838. § 22 Kleinb.-Ges. v. 28. 7. 1892. Zum Erlass polizeilicher Vorschriften zur Sicherheit des Eisenbahnbetriebs an das Publikum sind bei Haupt- und Nebenbahnen die Eisenbahnpolizeibehörden, bei Kleinbahnen die allgemeinen Polizeibehörden zuständig.

Die Polizeiverwaltung zu Arnswalde hatte eine Polizeiverordnung

erlassen, „für die auf der Feldmark Arnswalde von der Sammenthiner Rübenbahngesellschaft erbaute schmalspurige Rübentransportbahn zur Sicherung des Verkehrs auf der Kreuzungsstelle beim Ueberschreiten der Nebenbahn Berlinchen-Arnswalde am Arnswalde-Hohenwalder Wege", deren § 4 lautete: „Es dürfen nur je 3 Doppelwagen zusammengekoppelt werden und muss jeder Rübenbahnzug am Vorderwagen mit einer Bremse versehen sein". Das KG. hat diesen Paragraphen für rechtsungültig erklärt, indem es ausführt, dass diese Bestimmung allerdings seitens der Polizei erlassen werden durfte, dass aber hierfür nicht die allgemeinen Polizeibehörden, also auch nicht die Ortspolizeibehörden, sondern nur die Eisenbahnpolizeibehörden zuständig waren: Die Eisenbahn von Berlinchen nach Arnswalde ist eine Nebenbahn (Sekundärbahn), also eine Eisenbahn i. S. des Ges. vom 3. Nov. 1838, nicht aber eine Kleinbahn i. S. des Ges. über die Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen v. 28. Juli 1892 (G.-S. S. 225). Während die letzteren der allgemeinen Polizei unterworfen sind (vergl. Ausführungsanw. v. 13. August 1898 zu § 22 Abs. 5, Gleim, Komm. 3. Aufl. S. 139; Urt. des KG. v. 24. Juni 1901, Johow Bd. 22 C. 39 ff.), besteht für die Eisenbahnen i. S. des Ges. von 1838 gemäss § 23 desselben eine eigene Bahnpolizei (vgl. Hue de Grais, Handbuch 14. A. S. 666). Die Aufgabe der Bahnpolizei ist die Sicherung des Betriebes. Diese Aufgabe hat sie nicht blos den Bahnverwaltungen und Bahnbeamten gegenüber zu erfüllen durch Erlass und Ueberwachung bahnpolizeilicher Vorschriften, welche die ordnungsmässige und betriebssichere Instandhaltung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, sowie die ordnungsmässige Handhabung des Betriebes bezwecken, sondern auch dem die Bahn benutzenden Publikum gegenüber durch Erlass von Vorschriften, welche die ordnungsmässige Benutzung der Bahn sichern sollen, endlich aber auch, — was hier in Betracht kommt, — durch den Erlass und die Ueberwachung von Geboten und Verboten an das gesamte, auch das die Bahnen nicht benutzende Publikum, welche den Schutz der Bahnanlagen, der Betriebsmittel und des Betriebes gegen Beschädigungen und störende Eingriffe Dritter bezwecken.

Nr. 236. Entsch. des Oesterr. Verwaltungsgerichtshofes.
Vom 12. Dezember 1901.

(Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 26. S. 765.)

Für die Frage, in welcher Breite eine als Ersatzcommunication für einen durch den Bahnbau unterbrochenen Strassenzug zu erbauende Brücke herzustellen ist, sind nicht die Vorschriften für das technische Verfahren beim Strassenbaue, sondern ausschliesslich die Bestimmungen des § 10 c des Eisenbahnconcessions-Gesetzes massgebend.

Im vorliegenden Falle handelt es sich aber zunächst durchaus nicht

um die technische Frage der Herstellung der Brücke, sondern in erster Linie vielmehr darum, welche Verpflichtungen der Eisenbahnunternehmung aus dem Grunde der Zerstörung eines bereits bestehenden Communicationsobjectes, also gleichsam aus dem Titel der Schadloshaltung aufzuerlegen seien.

Die Bestimmungen hiefür sind aber ausschliesslich im § 10 der Ministerialverordnung vom 14. September 1854, R.-G.-Bl. Nr. 238, zu suchen. Der citirte § 10 ordnet nämlich im ersten Absatze der Lit. c an: „Wenn durch den Bau der Eisenbahn öffentliche Wege, Brücken, Stege oder sonstige Communicationen ganz oder zum Theile gestört oder unfahrbar gemacht werden, so ist die Eisenbahnunternehmung verpflichtet, nach jedesmaliger Anordnung der Behörden die gestörte Communication anderweitig vollkommen wieder herzustellen".

Die Bestimmung nun, dass die Bahnunternehmung verpflichtet ist, einen durch die Bahnanlage gestörten öffentlichen Weg „anderweitig vollkommen wieder herzustellen" begründet für die die Communication vertretende Gemeinde Znaim zweifellos den Rechtsanspruch auf einen gleichwerthigen Ersatz, welcher nach seinem rechtlichen Wesen mit der dem Enteigneten gebührenden Entschädigung verglichen werden kann. Wenn nun auch der citirte § 10, lit. c, die „jedesmalige Anordnung der Behörden" als für die Verpflichtung der Bahnunternehmung massgebend erklärt, so schliesst doch der dispositive Inhalt dieser Norm die Deutung aus, als ob die den Bauconsens für die Bahnanlage ertheilende Eisenbahnbehörde berechtigt wäre — je nachdem sie eine grössere Förderung der Strassencommunication oder aber der Eisenbahninteressen für zweckmässiger hielte — der Eisenbahnunternehmung nach freiem Ermessen grössere oder geringere Leistungen aufzuerlegen. Der „Anordnung der Eisenbahnbehörde sind vielmehr durch das gesetzliche Gebot der „anderweitigen vollkommenen Wiederherstellung" feste Grenzen gezogen; sie darf eben nicht weniger anordnen, als erforderlich ist, damit das öffentliche Communicationsbedürfniss in gleichem Masse wie früher seine Befriedigung finde. Hieraus folgt, dass die Entscheidung, welche das Eisenbahnministerium im Falle eines Streites zwischen der Bahnunternehmung und der den gestörten öffentlichen Weg vertretenden Gemeinde gemäss § 13, leg. cit. zu fällen hat, sich als ein Act der Rechtsprechung über die Frage darstellt, ob die im Eisenbahnbauprojekte angebotene Ersatzcommunication als eine „vollkommene Wiederherstellung" des gestörten öffentlichen Weges im Sinne des § 10, lit. c, anzusehen sei.

Nr. 237. Rek.-Besch. des Preuss. Ministers der öffentl. Arbeiten.

Vom 19. Dezember 1901, IV A. 9291.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 2. S. 465.)

§ 2 Preuss. Enteig.-Ges. v. 11. Juni 1874. Die erneute Verleihung des Enteignungsrechts ist für durch die Verkehrsentwicklung nothwendig gewordene Erweiterungen der ursprünglich mit dem Enteignungsrechte ausgestatteten Anlage nicht erforderlich.

Der mit der Beschwerde geltend gemachte Einwand, es fehle dem hier eingeleiteten Enteignungsverfahren die vom Gesetz geforderte Verleihung des Enteignungsrechts, ist nicht begründet. Die geplante Anlage ist als eine durch die Verkehrsentwicklung nothwendig gewordene Erweiterung der ursprünglichen Anlage der Bahn von B. nach dem Ausfluss der G. anzusehen; für dieses Unternehmen ist durch die Bekanntmachung vom 16. Juli 1859 (hannoversche Ges.-Samml. S. 737) und das Gesetz, „die Veräusserungsverpflichtung behuf Eisenbahnanlagen betreffend“, vom 8. September 1840 (hannoversche Ges.-Samml. S. 371), wie der Bezirksausschuss zutreffend ausgeführt hat, das Recht zur Enteignung der zur Bahnanlage erforderlichen Grundstücke verliehen worden und auch unter der Herrschaft des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 in Kraft geblieben. Das einmal verliehene Enteignungsrecht erstreckt sich aber auf allen etwa in der Folgezeit zum Zwecke einer durch die Entwicklung des Verkehrs nothwendig gewordenen Erweiterung der ursprünglichen Anlage weiterhin zu erwerbenden Grund und Boden, sodass es der Neuverleihung des Enteignungsrechts nicht bedarf.

Der Einwand, die Anwendung des hannoverschen Gesetzes vom 8. September 1840 setze voraus, dass es sich um ein bereits unter der Herrschaft dieses Gesetzes eingeleitetes Enteignungsverfahren handele, beruht auf Irrtum, denn die Anwendung des hannoverschen Gesetzes steht überhaupt nicht in Frage, vielmehr ist zu unterscheiden zwischen der im Jahre 1859 auf Grund jenes hannoverschen Gesetzes erfolgten Verleihung des Enteignungsrechts und seiner Ausübung, welche nach den Vorschriften des Gesetzes vom 11. Juni 1874 in den einzelnen Fällen des Bedürfnisses zu erfolgen hat (vergl. Rekursbescheid vom 21. November 1889 — IV (IIa) 3776 —, Archiv für Eisenbahnwesen 1901 S. 677). Die Bezugnahme auf § 55 des letzteren Gesetzes, der lediglich die bei seinem Inkrafttreten bereits eingeleiteten einzelnen Enteignungsverfahren behandelt, ist deshalb verfehlt.

Aber auch dann, wenn anzunehmen wäre, dass die geplante Erweiterung des Bahnhofes G., insoweit sie durch die Einführung der neuen Bahnen von C. und St. und durch die Anlegung von Gleisanschlüssen aus dem Hafengebiete von G. nothwendig geworden ist, über den Rahmen des im Jahre 1859 genehmigten Unternehmens hinausginge

und als ein neues Unternehmen anzusehen wäre, sind die erhobenen Einwendungen nicht begründet, da alsdann die geplanten Anlagen als Theile der vorgenannten Unternehmen angesehen werden müssten, und für jedes dieser Unternehmen durch besondere Allerhöchste Verordnungen das Enteignungsrecht verliehen ist, nämlich . . . . (es folgen die Allerhöchsten Verordnungen) . . . .

Hiernach kann ein Zweifel an dem Bestehen des Rechts zur Entziehung des Eigenthums an dem für die Herstellung der geplanten Anlage erforderlichen Grund und Boden nicht obwalten.

Nr. 238. Entsch. des Bezirksgerichts Zürich IV.
Vom 21. Dezember 1901.

(Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 5. S. 167.)

Schadenersatzforderung für abhanden gekommenes Reisegepäck, nach schweizerischem Recht. Steht der Bahn, gegenüber der geforderten Normalentschädigung von Fr. 15 per Kilogr., die Einrede des geringeren Schadens zu?

1. Die Parteien streiten sich über die Auslegung von § 33, litt. a, des Transport-Reglements. Nach der Ansicht des Klägers kann für ein verlorenes Gepäckstück die Normalentschädigung von Fr. 15 per Kilogr. schlechthin und in jedem Zeitpunkt verlangt werden, während nach der Auslegung der Beklagten diese Normalentschädigung nur dann bezahlt werden muss, wenn der Reisende sie sofort bei Ankunft am Bestimmungsort verlangt, und in allen andern Fällen nur der wirkliche gemeine Wert zu ersetzen ist.

Das Gericht kann weder der einen, noch der andern Ansicht beitreten. Der Normalansatz von Fr. 15 per Kilogr. als präsumtiver gemeiner Wert gilt für Gepäckstücke überhaupt, d. h. auch abgesehen von der sofortigen Liquidation im Sinne von § 33, litt. a, T.-R. = Art. 62, Ziffer 1 des Transportgesetzes. Das muss unbedingt als Meinung des Gesetzes angenommen werden; denn die entgegengesetzte Ansicht würde zu der unerträglichen Härte führen, dass der Reisende, der nicht sofort die Normalentschädigung verlangt, sondern vorerst abwartet, ob sein Gepäck wieder zum Vorschein kommt, den gemeinen Wert seines verlorenen Gepäckes beweisen müsste. Dieser Nachweis kann für das gewöhnliche Frachtgut mit dem Frachtbrief, der Faktur, den Geschäftsbüchern leicht erbracht werden; für das Reisegepäck wäre es in den meisten Fällen schlechterdings unmöglich. Dies ist die ratio legis für die Festsetzung eines präsumtiven gemeinen Wertes des Gepäckstücks im Normalansatz von Fr. 15 per Kilogr., und deshalb kann diese Normalentschädigung nicht auf den Fall von § 33 litt. a beschränkt sein.

Der Normalsatz ist nun aber nicht absolut und schlechthin mass-

gebend. Wie der Reisende einen höheren Wert nachweisen und verlangen kann (§ 33 litt. b), so muss auch der Unternehmung der Nachweis offen stehen, dass der Wert geringer sei. Nur im Fall der sofortigen Liquidation nach § 33 litt. a ist dieser Nachweis ausgeschlossen, damit jede Weiterung vermieden wird. Im übrigen aber ist kein Grund abzusehen, weshalb die Präsumtion des gemeinen Wertes von Fr. 15 per Kilogr. bloss seitens des Reisenden und nicht auch seitens der Unternehmung durch Gegenbeweis sollte entkräftet werden können.

2. Wendet man diese Grundsätze auf den vorliegenden Fall an, so ergibt sich folgendes:

Der Kläger kann nur den gemeinen Wert der verlorenen Gegenstände und nicht den vollen Schaden verlangen; denn es liegt nichts dafür vor, dass der Verlust infolge Arglist oder grober Fahrlässigkeit der Beklagten eingetreten ist.

Als Entschädigung sind Fr. 15 per Kilogr. zu bezahlen, falls nicht die Beklagte einen geringern Wert nachweist. Dieser Nachweis liegt nun in den eigenen Angaben des Klägers über den Inhalt der Handkoffer und den Wert der einzelnen Gegenstände.

Nr. 239. Entsch. des Preuss. Oberverwaltungsgerichts.

4. Senat. Vom 23. Dezember 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 684.

Zum Begriff des Gebäudes, § 15, 16 des Gesetzes vom 2. Juli 1875, betreffend die Anlegung von Strassen und Plätzen. . .

Der Eigenthümer eines Grundstücks ist auch in dem Falle für beitragspflichtig zu erachten, wenn von einem Dritten auf seinem Grundstück ein Gebäude errichtet wird, und er nicht den ernsten und unbedingten Willen gehabt und durch Handlungen erkennbar gemacht hat, den Bau zu verhindern oder nach der Errichtung so schnell, wie es thatsächlich und rechtlich möglich war, von dem Grundstück wieder wegzuschaffen.

Nach der Rechtsprechung des Oberverwaltungsgerichts steht fest, dass der Eigenthümer überall da für beitragspflichtig zu erachten ist, wo er in der Lage war, den von Seiten eines Dritten auf seinem Grundstück unternommenen Bau zu hindern, hiervon aber abgesehen hat, sei es, dass er ausdrücklich die Erlaubniss zum Bau ertheilte oder dass er wenigstens, obwohl von der Sachlage unterrichtet, die Errichtung des Gebäudes stillschweigend gestattete (zu vergl. Friedrichs a. a. O. Bemerkung 7 f zu § 15, 4. Auflage Seite 183). Der Kläger (Eisenbahnfiskus) hat nun geltend gemacht, die Bude sei gegen den Willen der ihn vertretenden Behörden und Beamten und ohne deren Vorwissen von dem Kohlenhändler M. errichtet und dazu

auch nachträglich die Genehmigung nicht ertheilt, vielmehr die Beseitigung der Bude verlangt worden. Es mag nun sein, dass eine Verpflichtung für den Eigenthümer nicht entsteht, wenn der Bau gänzlich ohne sein Wissen oder wider seinen Willen ins Werk gesetzt sein sollte und er auch nicht später seine Zustimmung zu dem Bau ausdrücklich oder stillschweigend erklärt (zu vergl. Friedrichs a. a. O. S. 184). Die Frage kann jedoch im gegenwärtigen Falle unentschieden bleiben, weil die thatsächlichen Voraussetzungen, welche nach diesen Grundsätzen die Freistellung des Klägers rechtfertigen würden, nicht vorliegen. Das würde nur zutreffen, wenn der ernste und unbedingte Wille vorhanden und nach aussen durch Handlungen erkennbar gemacht wäre, das Gebäude, dessen Errichtung zur Heranziehung geführt hat, so schnell, wie es thatsächlich und rechtlich möglich war, von dem Grundstücke wieder wegzuschaffen. Ein Beweis dafür kann zunächst nicht der in dem Vertrage mit M. enthaltenen Bestimmung entnommen werden, dass die Errichtung von solchen Baulichkeiten auf dem Platze, welche die Gemeinde zur Erhebung von Anliegerbeiträgen berechtigen würde, nicht gestattet werden könne. Diese Abrede beweist nur, dass die den Fiskus vertretende Behörde bestrebt war, ihn vor der Gefahr, zu einem Beitrage herangezogen zu werden, sicher zu stellen, keineswegs aber, dass sie den Willen hatte, gerade die hier streitige Anlage zu verhindern oder nach der Errichtung unverzüglich ihre Beseitigung zu verlangen. Was das spätere Verhalten der fiskalischen Behörden betrifft, so hat der Vorstand der Betriebsinspektion im November 1899 dem Magistrat mitgetheilt, dem M. müsse die eisenbahnseitige Genehmigung zur Errichtung der Bude versagt werden, falls infolge derselben Anliegerbeiträge erhoben werden sollten. Die Königliche Eisenbahndirektion hat nach ihrer unbestritten gebliebenen Behauptung von der Errichtung im Februar 1900 Kenntniss bekommen und hierauf dem M. sogleich eröffnet, „dass er die widerrechtlich errichteten Bauten zu beseitigen habe“. Zur Durchführung dieses Gebots hat der Kläger jedoch keine Schritte gethan, sondern den Fortbestand der Bude bis zur Gegenwart geduldet.

Nr. 240. Rek.-Besch. des Preuss. Ministers der öffentl. Arbeiten. Vom 30. Dezember 1901.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 2. S. 467.)

Bei Wegekreuzungen ist das Enteignungsrecht des Eisenbahnunternehmers das stärkere und daher in der Regel seinem Antrage auf Entziehung des Eigenthums an der zur Ausführung der Bahn planmässig erforderlichen Wegefläche mit der Massgabe stattzugeben, dass diese zugleich den Bedürfnissen des Wegeverkehrs dauernd zu dienen hat.

Die Ablehnung der beantragten Entziehung des Grundeigenthums

an der zur Provinzialstrasse E.—G. gehörigen Fläche kann nicht damit begründet werden, dass die dauernde Beschränkung des Grundeigenthums durch Zulassung des Eisenbahnbaues und Betriebes auf jener Fläche genüge, und jede Enteignung als zwangsweise durchgeführter Eingriff in das Eigenthumsrecht auf das Mass des Nothwendigen beschränkt bleiben müsse, weil die Bestimmungen des Enteignungsgesetzes (§§ 18, 21, 23) in Uebereinstimmung mit Art. 9 der Verfassungsurkunde ebenso, wie schon früher die §§ 7 ff. des Eisenbahngesetzes vom 3. November 1838, in erster Linie den lastenfreien Erwerb des Eigenthums an den zur Ausführung des Unternehmens nach dem Plane dauernd erforderlichen Grundstücken bezwecken.

Ferner steht die Zweckbestimmung einer dem öffentlichen Wegeverkehr dienenden Fläche und die daraus hergeleitete privatrechtliche Unveräusserlichkeit ihrer Inanspruchnahme für ein Unternehmen, dessen Ausführung im öffentlichen Interesse die Ausübung des Enteignungsrechts erfordert, nicht entgegen; eine beim Widerstreite verschiedener aus Gründen des öffentlichen Wohles mit dem Enteignungsrecht ausgestatteten Unternehmen im Einzelfalle entstehende Kollision ist aber nach den dafür massgebenden Grundsätzen zu schlichten. Nach diesen Grundsätzen muss keineswegs, wie die Provinzialverwaltung annimmt, ohne weiteres das jüngere Recht dem älteren, sondern das mindere Recht dem stärkeren weichen (vergl. § 95 der Einleitung zum Allgemeinen Landrecht, Art. 9 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vom 20. September 1899, Ges.-Samml. S. 177).

Die dem Eisenbahngesetz vom 3. November 1838 unterliegenden Haupt- und Nebeneisenbahnen müssen als Theile des dem allgemeinen Verkehre und dem Interesse der Landesvertheidigung dienenden einheitlichen deutschen Schienennetzes (vergl. Art. 4 Nr. 8, Art. 42 der Verfassung des Deutschen Reichs), insoweit ihre Anlagen mit öffentlichen Wegen kollidiren, diesen vorangehen, so dass auch die Verlegung und sogar die Unterdrückung öffentlicher Wege nothwendig werden kann.

Ausserdem ist eine Fläche, auf der sich Bahn und Weg kreuzen, nicht, wie die Provinzialverwaltung es darstellt, ihrer Hauptbestimmung nach als Weg und nur in den kurzen Zeiträumen der Schrankensperrung als Bahnkörper zu betrachten und steht deshalb zur Verfügung des Wegeeigenthümers, sondern sie muss, weil sie an erster Stelle dem Bahnbetrieb dient, dauernd den Charakter des dem Eisenbahnunternehmer zur Verfügung stehenden Bahnkörpers erhalten, dessen Zustand und Unterhaltung sich zunächst nach den die Wegebaulast erschöpfenden Anforderungen des Bahnbetriebes richtet; dem Wegebaupflichtigen oder Wegeeigenthümer können niemals diejenigen Befugnisse über den Bahn-

körper eingeräumt werden, welche ihm über die sonstigen Strecken öffentlicher Wege zum Zwecke ihres Baues und ihrer Unterhaltung zustehen.

Andererseits bedarf die Frage, in welcher Weise nunmehr den Bedürfnissen des bestehenden Wegeverkehrs Genüge geschehen soll, der besonderen Prüfung und gleichzeitigen Entscheidung; der Anspruch der Provinzialverwaltung darauf, dass die zu enteignende Fläche dem Wegeverkehr dauernd erhalten werde, erscheint aber trotz ihrer Einbeziehung in das Bahnunternehmen und ihrer Einrichtung zum Bahnkörper durchführbar. Der Antrag der Provinzialverwaltung, den Wegeübergang durch eine Unter- oder Ueberführung zu ersetzen, ist schon deshalb abzuweisen, weil, wie sie für den Fall der blossen Beschränkung des Wegeeigenthums zu Gunsten des Eisenbahnverkehrs selbst ausführt, die Bestimmungen über die Benutzung einer Fläche sowohl zu Strassen- als zu Eisenbahnzwecken sehr wohl nebeneinander bestehen können und nach den örtlichen Verhältnissen ein Grund, im vorliegenden Falle davon abzuweichen, nicht besteht.

Die Auffassung, das Eigenthum an der Kreuzungsfläche sei für die Frage entscheidend, ob und inwieweit die kostenpflichtige Beseitigung des Wegeüberganges, falls sie später etwa nothwendig werden sollte, dem Eisenbahnunternehmer zur Last fallen würde, kann nicht für zutreffend erachtet werden, weil die Entscheidung darüber nach öffentlichrechtlichen Grundsätzen gemäss § 4 des Eisenbahngesetzes und §§ 14, 15, 21 des Enteignungsgesetzes durch die gesetzlich dazu berufenen Behörden zu erfolgen hat. Demnach ist dem Antrage des Eisenbahnunternehmers auf Entziehung des Eigenthums an der zur Ausführung des Unternehmens planmässig erforderlichen Wegefläche mit der Massgabe stattzugeben, dass diese zugleich den Bedürfnissen des Wegeverkehrs dauernd zu dienen hat.

Der angezogene Erlass an den Landeshauptmann der Provinz Sachsen vom 1. März 1895 — IV 889 — steht hiermit nicht im Widerspruch, weil er diese Frage überhaupt nicht entscheidet, sondern lediglich bestimmt, dass von der nachträglichen Regelung der Eigenthumsverhältnisse an zwei Wegeübergängen Abstand zu nehmen sei. Auch die Berufung auf die Bestimmungen unter § 1, B der die Erweiterung des Staatseisenbahnnetzes betreffenden Gesetze, nach denen die Gestattung unentgeltlicher Mitbenutzung der Chausseen und öffentlichen Wege eine Vorbedingung für die Ausführung der Bahnen bildet, erscheint nicht begründet, weil, wie schon in dem an die Oberpräsidenten gerichteten Erlasse vom 17. Dezember 1880 — II a 16414 — ausgesprochen worden ist, diese Bestimmungen sich nicht auf die den Bahnkörper kreuzenden zahlreichen Wegeübergänge, welche unter die nach § 1 A jener Ge-

setze zum Eigenthum zu überweisenden Flächen fallen, sondern lediglich auf die Benutzung des Chaussee- und Wegekörpers in der Längsrichtung erstrecken, welche nur ausnahmsweise bei den Strassenbahnen ähnlichen Verhältnissen und unter Beachtung ganz besonderer Vorschriften zulässig ist.

Auch der Umstand, dass die Eisenbahnverwaltungen sich der Provinzialverwaltung gegenüber mehrfach freiwillig mit der Einräumung eines blossen Mitbenutzungsrechts an den Kreuzungsflächen begnügt haben, kann für die Entscheidung über den auf Entziehung des Eigenthums an der Kreuzungsfläche gerichteten Enteignungsantrag nicht von wesentlicher Bedeutung sein, weil diese Entscheidung nur nach allgemeinen Grundsätzen und gleichmässig für alle öffentlichen Wege getroffen werden darf; übrigens befindet sich auch die bisherige Kreuzungsfläche der Provinzialstrasse E.—G., deren Ersetzung durch die beanspruchte andere Wegefläche gegenwärtig in Frage steht, im Eigenthum der Eisenbahnverwaltung.

Endlich ist der Antrag auf Eintragung einer die dauernde Benutzung der Kreuzungsfläche für den Strassenverkehr sichernden Grunddienstbarkeit in das Grundbuch nicht gerechtfertigt, schon weil die durch die Planfeststellung begründete entsprechende Verpflichtung des Eisenbahnunternehmers öffentlich-rechtlicher Natur und deshalb ohne weiteres ebenso rechtswirksam ist, wie alle sonstigen öffentlich-rechtlichen Verpflichtungen, die dem Eisenbahnunternehmer gemäss § 14 des Enteignungsgesetzes, §§ 4, 14 des Eisenbahngesetzes auferlegt werden (vergl. auch Art. 1 der Allerhöchsten Verordnung vom 13. November 1898, betreffend das Grundbuchwesen, Ges.-Samml. S. 519).

Nr. 241. Entsch. des Deutschen Reichsgerichts.

4. Civil-Senat. Vom 2. Januar 1902.

(Sächs. Arch. f. Bürg. Recht etc. Bd. XII. Heft 2. S. 97.)

Haftung des Unternehmers einer Eisenbahn für die Sicherheit der Warteräume für die Fahrgäste[1].

Der Kläger hatte am 5. Juni 1898 beim Eintritt in den Wartesaal des Bahnhofs Schubin dadurch eine Verletzung erlitten, dass ihm eine 23 Pfund schwere über der Eingangsthür befestigte Tafel, auf welcher die Abgangszeiten der Züge vermerkt waren, auf den Kopf fiel.

Er behauptete, dass ihm durch den Unfall erhebliche Kur- und Verpflegungskosten erwachsen seien, auch seine Erwerbsfähigkeit dauernd vermindert sei, und forderte entsprechende Entschädigung.

---

[1]) Vergl. Ann. des O.L.G. Dresden Bd. 4 S. 373, auch Entsch. des R. Ger. in Cs. Bd. 4 S. 192.

Der erste Richter erklärte den Anspruch dem Grunde nach für gerechtfertigt, dagegen erklärte das Berufungsgericht ihn nur insoweit für gerechtfertigt, dass der Beklagte für die durch geringes Versehen verursachte Verletzung des Klägers nach den Grundsätzen des Preuss. Allg. Landrechts Schadenersatz zu leisten habe. Das Reichsgericht stellte das erste Urtheil wieder her:

Nach den Feststellungen des Berufungsgerichts war das Bahnhofsgebäude, in welchem sich der Unfall zugetragen hat, als Fachwerksbau Erschütterungen, wie sie durch den Bahnbetrieb und durch das häufige Zuwerfen von Thüren verursacht werden, besonders ausgesetzt, und das Aufhängen der Tafel über der Thür wegen der Höhe und wegen des dort stattfindenden stärkern Verkehrs bedenklich. Das Aufhängen der Tafel an einer andern Wand war möglich und wurde hierdurch die Gefahr vermieden. Auch konnte die Gefahr, was das Berufungsgericht als einleuchtend ansieht, durch Anbringung eines dem Zuwerfen vorbeugenden Selbstverschlusses oder Dämpfers oder durch besonders fest eingelegte Haken vermindert oder aufgehoben werden. Jedenfalls sei ein besonderer Schutz geboten und der Beklagte, der den Warteraum für den Verkehr freigegeben habe, im öffentlichen Interesse verpflichtet gewesen, für einen solchen zu sorgen.

Das Berufungsgericht nimmt deshalb an, dass der Unfall des Klägers auf ein Verschulden des Beklagten zurückzuführen sei, hält das Verschulden aber nur für ein geringes. Denn zur Tragung von 23 Pfund, des Gewichts der Tafel, seien Schienennägel mit überragenden Köpfen ausreichend, und die Art der Befestigung entspreche dem, was üblich sei. Auch pflegten sich solche Nägel nicht zu lockern. Eine besondere Kontrole und Revision wäre deshalb unter gewöhnlichen Verhältnissen nicht erforderlich gewesen. Ein ähnlicher Unfall sei vorher nicht eingetreten, auch habe das Gebäude erst kurze Zeit gestanden, so dass es widerstandsfähiger gegen die Einwirkung von Erderschütterungen habe erscheinen müssen als ein länger stehendes Haus.

Diese Ausführungen sind, wie die Revision geltend macht, nicht frei von Rechtsirrthum.

War nämlich, wie das Berufungsgericht einwandfrei annimmt, im vorliegenden Falle aus den von ihm angeführten Gründen das Aufhängen der Tafel an der fraglichen Stelle besonders gefährlich, war deshalb ein besonderer Schutz geboten und mussten grössere Vorsichtsmassregeln als gewöhnlich getroffen werden, so kann auch nicht massgebend sein, in welcher Weise eine 23 Pfund schwere Tafel gewöhnlich aufgehängt wird. Ebenso kann es nicht darauf ankommen, ob eine besondere Revision und Kontrole nicht erforderlich gewesen, weil anzunehmen

war, dass das Gebäude in der ersten Zeit seines Bestehens gegen Erderschütterungen widerstandsfähiger sein würde, als ein altes. Es musste vielmehr schon bei dem Aufhängen der Tafel über der Eingangsthür zum Warteraume mit besonderer Vorsicht verfahren werden. Die Gefahr konnte, was das Berufungsgericht als einleuchtend ansieht, auf leichte Weise dadurch vermindert oder aufgehoben werden, dass ein dem Zuwerfen der Thür vorbeugender Selbstverschluss oder Dämpfer angebracht oder besonders fest eingelegte Haken zum Anfhängen der Tafel verwendet wurden. Der zuständige Beamte des Beklagten konnte hiernach bei einiger Aufmerksamkeit, ohne Anstrengung derselben, und bei gewöhnlichen Fähigkeiten erkennen, dass sogleich beim Aufhängen der Tafel eine der bezeichneten Vorsichtsmassregeln anzuwenden war, und es trifft ihn deshalb ein den Beklagten verpflichtendes grobes Verschulden (Allg. Landrecht § 18 Theil I Tit. 6), da er jede Vorsichtsmassregel unterlassen hat. Es bedarf hiernach nicht der Prüfung, ob der Kläger, wie die Revision meint, seinen Anspruch auch auf das Reichshaftpflichtgesetz vom 7. Juni 1871 stützen kann.

Nr. 242. Entsch. des Oberlandesgerichts Stuttgart.

1. Civil-Senat. Vom 17. Januar 1902.

(Deutsche Jur-Zeitg. VII (1902). Nr. 8. S. 201. Ziff. 3.)

§ 833 BGB. Schadenersatzpflicht des Thierhalters für Schäden durch ein in Folge des Eisenbahnbetriebs scheu gewordenes Pferd. Regresspflicht der Eisenbahn aus dem Haftpflichtgesetze.

Ein bei der klagenden Berufsgenossenschaft versicherter Knecht F. war dadurch verunglückt, dass, als er mit einem Handwagen vor dem Güterbahnhof in R. stand, die an einem Lastwagen des Bekl. befindlichen Pferde durch das Ausströmen von Dampf aus einer Lokomotive scheu wurden und gegen den Handwagen des F. drängten, so dass dieser durch den Lastwagen eine Quetschung am Bein erlitt. Die Klin. hat Ersatz der von ihr dem F. gewährten Entschädigung auf Grund des § 833 BGB. vom Bekl. verlangt. Es wurde nach der Klage erkannt. Die Ansicht des Bekl., § 833 BGB. setze eine „gewollte Thätigkeit" des Thieres als Ursache des eingetretenen Schadens voraus, ist nach dem Inhalt und der Entstehungsgeschichte des Gesetzes nicht begründet, der Nachweis eines „Verschuldens" des Thieres ist für einen Anspruch aus § 833 so wenig erforderlich als der eines Verschuldens des Thierhalters hinsichtlich seiner Aufsichts- und Verwahrungspflicht. Erforderlich ist nur, dass das Thier den Schaden verursacht hat. Ob diese Voraussetzung auch dann zutrifft, wenn die den Schaden verursachende Thätigkeit des Thieres sich innerhalb der Grenzen bewegt,

innerhalb deren es lediglich als Werkzeug in der Hand des Menschen in Betracht kommt, kann unentschieden bleiben; denn jedenfalls ist die gesetzliche Voraussetzung gegeben, wenn ein scheu gewordenes Thier sich der Lenkung des Fuhrmanns entzieht und auf solche Weise Schaden anstiftet wie im vorliegenden Fall. Ob dieses Scheuwerden auf eine entferntere Thatsahe als Ursache zurückzuführen ist, für die ein Dritter aufzukommen hat (wie hier möglicherweise die Eisenbahn auf Grund des Haftpflichtgesetzes für die mittelbar durch ihren Betrieb verursachte Verletzung des F. haftbar ist), berührt die Haftung des Thierhalters gegenüber dem Geschädigten nicht, kann vielmehr nur gemäss § 840 Abs. 3 BGB. ein Rückgriffsrecht des Thierhalters gegen den im Verhältniss zu ihm allein schadenersatzpflichtigen Dritten begründen.

Nr. 243. Entsch. des Kammergerichts in Berlin.

Straf-Senat. Vom 20. Januar 1902.

Preuss. Kleinb.-Ges. §§ 2—5, 13. Ausführ.-Anweis. v. 13. August 1898 Abs. 9 zu § 4. Verpflichtungen, welche — weil voraussehbar — dem Unternehmer bei der Genehmigung auferlegt werden konnten, dürfen ihm nach ertheilter Genehmigung nicht mehr — im Wege der Polizeiverordnung etc. — auferlegt werden.

Der Abs. 9 der Ausführungsanweisung vom 15. August 1898 zu § 4 bei (Gleim, Komm. 3. Aufl. S. 214) steht der Zulässigkeit des § 23 der Polizeiverordnung des Regierungspräsidenten zu Cassel vom 27. März 1899, welche der Grossen Casseler Strassenbahngesellschaft die Verpflichtung zur Besprengung in dem von dem früheren Revisionsurtheil angenommenen Umfange auferlegt, nicht entgegen. Nach der erwähnten Vorschrift der Ausführungsbestimmung sollen Bedingungen und Vorbehalte, an welche die Genehmigung geknüpft wird, stets in die Genehmigungsurkunde selbst aufgenommen werden, so dass aus derselben in Verbindung mit dem Gesetz Mass und Art der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen mit Sicherheit erhellt. Danach sollen Verpflichtungen, welche sich vor Ertheilung der Genehmigungsurkunde als erforderlich herausstellen, in Form von Bedingungen und Vorbehalten in die Genehmigungsurkunde aufgenommen werden, während diejenigen Verpflichtungen, deren Auferlegung erst nach Eröffnung des Betriebes und auf Grund der in diesem Betriebe gemachten Erfahrungen erfolgen kann, durch Polizeiverordnung zu treffen sind. Die Zulässigkeit derartiger Polizeiverordnungen folgt auch aus der Ausführungsanweisung zu § 22 Abs. 5, wenngleich diese Vorschrift unmittelbar nur von den hier nicht in Frage kommenden, den Betrieb selbst betreffenden, nur mit Zustimmung der Eisenbahnbehörde zu erlassenden Verordnungen handelt.

Hiernach war der § 23 der Verordnung dann, aber auch nur dann rechtsgültig, wenn die vermehrte Staubentwicklung als schädliche Folge des Betriebes sich erst später, nach Eröffnung des, sei es endgültig oder probeweise, Betriebes hervorgehoben, von der Strafkammer herausstellte. Dies ist am Schluss des Revisionsurtheils aber nicht beachtet worden. Es würde, wie Gleim a. a. O. S. 141 zutreffend hervorhebt, der Absicht des Gesetzes widersprechen, durch Polizeiverordnung dem Unternehmer Verpflichtungen aufzuerlegen, welche ihm nach ertheilter Genehmigung nicht mehr auferlegt werden dürfen. Zu diesen gehören aber alle diejenigen, welche dem Unternehmer vor der Genehmigung auferlegt werden konnten, weil sie bereits damals vorauszusehen waren; solche mussten ihm vorher auferlegt werden, damit, wie der erwähnte Abs. 4 der Ausführungsanweisung zu § 4 sagt, aus der Genehmigungsurkunde in Verbindung mit dem Gesetz Mass und Art der dem Unternehmer obliegenden Verpflichtungen mit Sicherheit erhellt. Einen Theil dieser Verpflichtungen, welche im Fall der Vorhersehbarkeit dem Unternehmer in der Genehmigungsurkunde aufzuerlegen sind, bilden § 2 Nr. 2 des Gesetzes die Schutzmassregeln gegen schädliche Einwirkung des Betriebes, zu denen das Besprengen der Strasse mit Wasser gehört. Nun hat der Angeklagte behauptet, der hier in Frage kommende elektrische Betrieb sei erst am 10. Mai 1899 eröffnet worden. Ist das der Fall und hat vorher kein probeweiser Betrieb stattgefunden, bei welchem sich die Nothwendigkeit der erwähnten Verordnung herausstellte, dann durfte die am 27. März 1899 erlassene Polizeiverordnung die Besprengungspflicht nicht anordnen, weil die Veranlassung hierzu sich nicht erst während des Betriebes herausgestellt hat, vielmehr schon vor Eröffnung des Betriebes vorausgesehen worden ist und somit auch schon zur Zeit der Genehmigung vorausgesehen werden konnte. Diese Verpflichtung hätte also, wenn die Behauptung des Angeklagten richtig ist, schon vorher durch die Genehmigungsurkunde auferlegt werden müssen. Behufs Prüfung dieser Frage war die Sache zur anderweiten Verhandlung und Entscheidung in die Vorinstanz zu verweisen.

Nr. 244. Entsch. des Appellhofes zu Genf.

Vom 25. Januar 1902.

(Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 5. S. 164.)

Voraussetzungen für die Klage des Adressaten wegen Verlusts des Gutes auf Grund des Art. 33 des Internat. Uebereink.

Die Firma Jourdan, Buy & Cie. in Marseille hatte daselbst am 30. Dezember 1899 siebzehn Säcke Senfkörner in gewöhnlicher Fracht und unfrankiert an die Herren Jacquet & Meylan in Versoix (Genf)

zur Eisenbahnbeförderung mit direktem internationalen Frachtbrief aufgegeben. Die Sendung war auf Abwege gerathen und erst am 16. Februar 1900, später als 30 Tage nach Ablauf der Lieferfrist, am Bestimmungsort angelangt. Die bezeichneten Empfänger verweigerten die Annahme des Gutes, erklärten, dasselbe auf Grund des Art. 33 des I. U. als in Verlust geraten zu betrachten, und verlangten den Ersatz des Fakturawertes, welchen sie bereits an die Absender bezahlt hatten, von der Jura-Simplon-Bahn als Empfangsverwaltung. Diese gab zwar obige Thatsachen zu, lehnte aber den erhobenen Anspruch ab, indem sie die Aktivlegitimation der Empfänger bestritt.

Auf erhobene Klage — zugestellt am 19. April 1900 — erkannte das Erstinstanzgericht (Handelsabtheilung) Genf nach dem Begehren der Adressaten. In den Entscheidungsgründen ist ausgeführt: Die Bestimmungen des Art. 15 des I. U. bezweckten, die Interessen des Absenders zu wahren; dieser aber sei im vorliegenden Fall ausser Spiel, weil das Gut ihm bezahlt worden sei. Im übrigen höre nach demselben Art. 15 das Recht des Absenders auf, sobald nach Ankunft des Gutes am Bestimmungsort der Empfänger die im Art. 16 vorgesehene Klage angestellt habe; und diese Klage könne zum Gegenstand alle Rechte ohne Beschränkung haben, die sich aus dem Frachtvertrag ergeben. Endlich sei die Bestimmung des Art. 33 ausschliesslich zu Gunsten des Absenders und des Empfängers getroffen; sie dürfe folgerichtig nicht dazu führen, diesen letzteren der ihm durch Art. 16 gegebenen Befugnis zur Geltendmachung seiner Rechte zu berauben, namentlich nicht derjenigen, welche ihm gestatten, eine längere Verzögerung als Verlust des Gutes zu betrachten, so dass er in eine weniger vortheilhafte Lage kommen würde, als wenn gar keine Verzögerung stattgefunden hätte.

Das Urteil erster Instanz ist durch Erkenntnis des Genfer Appellhofes vom 25. Januar 1902 bestätigt worden.

Nr. 245. Rek.-Besch. des Preuss. Ministers der öffentl. Arbeiten.

Vom 12. Februar 1902.

(Preuss. Eisenb.-Arch. 1902. Heft 3. S. 689.)

Preuss. Enteign.-Ges. v. 11. Juni 1874, §§ 30, 32, 46. Der Vollziehung der Enteignung muss die vorläufige — und event. definitive — Feststellung der Entschädigung vorangehen und daher einem darauf gerichteten Antrage der Unternehmer stattgegeben werden.

Nach § 32 darf die Vollziehung der Enteignung nur ausgesprochen werden, wenn die daselbst vorgeschriebenen Bedingungen erfüllt sind, zu diesen Bedingungen gehört aber in erster Linie die Erledigung des nach § 30 vorbehaltenen Rechtsweges. Die diesen Rechtsweg zulassende

Vorschrift des § 30 setzt eine vorläufig festgestellte Entschädigung („Die Entscheidung der Regierung") voraus, und auch der die Enteignung „noch vor der Erledigung des Rechtsweges" herbeiführende Dringlichkeitsbeschluss (§ 34) hat den Rechtsweg und die ihn bedingende vorläufige Feststellung der Entschädigung gleichfalls zur Voraussetzung. Demnach kann die Vollziehung der Enteignung nur ausgesprochen werden, wenn die Entschädigung vorläufig festgestellt ist.

Diese Gesetzesauslegung steht nicht nur mit dem Artikel 9 der Verfassungsurkunde für den Preussischen Staat im Einklange, sondern sichert auch allein den Eigenthümern und Realberechtigten, wie dem Unternehmer die Möglichkeit zur Beschreitung des Rechtsweges in allen Fällen; dagegen würden bei Vollziehung der Enteignung ohne vorläufige Feststellung der Entschädigung nicht nur die Eigenthümer und der Unternehmer, sondern auch die Realberechtigten ihr gesetzmässiges Klagerecht (vergl. Erkenntniss des Reichsgerichts vom 30. Juni 1881 Band 5 S. 282) verlieren, weil ihnen der Rechtsweg nach § 30 ohne die daselbst vorausgesetzte „Entscheidung der Regierung" verschlossen, der Rechtsweg nach § 46 Satz 2 aber nicht geöffnet ist, weil § 46 nur die Folgen einer unstreitig hier nicht zu Stande gekommenen Einigung der Betheiligten über die Uebertragung des Eigenthums regelt. Es kann dahingestellt bleiben, ob, wie der Beschluss annimmt, die Beschwerde aber bestreitet, eine Vereinbarung gemäss § 26 des Enteignungsgesetzes vom 11. Juni 1874 vorliege, weil der Antrag des Unternehmers auf Feststellung der Entschädigung auch in diesem Falle nur dann gegenstandslos geworden wäre, wenn eine Einigung der Betheiligten über die Uebertragung des Eigenthums gemäss § 46 die Vollziehung der Enteignung entbehrlich gemacht hätte.

Mithin ist zum Erwerbe des Eigenthums an den beanspruchten Grundstücken durch den Unternehmer die Vollziehung der Enteignung unerlässlich und ist, weil ihr die vorläufige Feststellung der Entschädigung vorangehen muss, seinem auf diese gerichteten Antrage stattzugeben.

Nr. 246. Ergänzungsbeschluss des Bezirksausschusses Hannover. Vom 21. März 1902.

§§ 6, 7 Kleinbahngesetz v. 28. Juli 1892. Das Recht der Gemeinde aus älteren Verträgen, die Betriebsart zu genehmigen, steht der Ergänzungsbefugniss des Bezirksausschusses aus Gründen des öffentlichen Wohles nicht entgegen.

Angesichts der Natur der städtischen Strassen, als dem gemeinsamen öffentlichen Gebrauche gewidmeten Verkehrsanstalten, handelt es sich bei der durch die Zustimmungsergänzung der Stadtgemeinde angesonnenen

Duldung einer Mitbenutzung des Strassenkörpers der Zufuhrstrassen zum Güterbahnhof durch die Strassenbahn in einer bestimmt umschriebenen Begrenzung und Form, nicht etwa um die Einräumung einer Grunddienstbarkeit an dem von den Geleisen bedeckten Terrainstreifen, sondern nur um einen auf dem Gebiet des öffentlichen Rechts sich vollziehenden Verwaltungsakt hinsichtlich der Disposition über einen Theil des städtischen Verwaltungsvermögens. Zu einem derartigen zwangsweisen Eingriff in das Verfügungsrecht der wegebauunterhaltungspflichtigen Stadtgemeinde ist der Bezirksausschuss zufolge § 7 des Gesetzes über Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen vom 28. Juli 1892 auf Antrag der Strassenbahngesellschaft berechtigt, nachdem es dieser nicht gelungen ist, vom Magistrat die Fortgewährung der ihr bis zum 20. April 1902 bewilligten Benutzung der Liebfrauenstrasse und des Aegidiendamms zu dem beregten Zwecke zu erreichen. Denn, nachdem die Aktiengesellschaft Strassenbahn Hannover inhalts der Genehmigungsurkunde des Königlichen Regierungspräsidenten vom 18. Mai 1895 (abgedruckt in der Extrabeilage zum 21. Stück des Amtsblattes für den Regierungsbezirk Hannover) sich den sämtlichen Bestimmungen des mehrerwähnten Gesetzes vom 28. Juli 1892 unterworfen hat, ist sie mit den Pflichten auch der Rechte dieses Gesetzes theilhaftig geworden. Zu diesen gehört aber auch im gegebenen Falle die Ausschaltung der normalen Verwaltungsdispositionen des Magistrats über die Strassenkörper durch einen Ausspruch der übergeordneten zuständigen Beschlussbehörde.

Der hiergegen erhobene Einwand des Magistrats, durch die Bindung im Vertrage der Rechtsvorgängerin der jetzigen Gesellschaft vom 15./16. März 1892 (cf. § 1 Absatz 5 am Ende) „ohne Genehmigung des Magistrats darf in der Stadt ein anderer als der Pferdebetrieb nicht eingerichtet werden“, sei der Stadtgemeinde im Sinne des § 53 letzter Absatz des cit. Gesetzes ein wohlerworbenes Recht dahin constituirt, dass die Befugniss für den Bezirksausschuss, die Zustimmung zu ersetzen, aus § 7 nicht eröffnet sei, ist fehlsam. Für die Begründung eines wohlerworbenen Rechts mit der Wirkung, dass dadurch die Zustimmungsergänzung für die Zukunft hätte abgeschnitten werden sollen, bietet die angezogene Vertragsbestimmung keine Unterlage; denn dadurch, dass darin der Stadtgemeinde die Disposition nach eigenem Ermessen über den Strassenkörper gegenüber einer Benutzung vorbehalten ist, die vom Gemeingebrauche abweicht, wird nur etwas anerkannt, was nach dem damaligen Rechtszustande von der freien Entschliessung des Magistrats abhing; durch ein solches Zugeständniss ist mithin keine Schranke gegen die Anwendung der neuen Rechts-

ordnung gezogen. Nun hat aber gerade das erst nach dem Vertrage in Kraft getretene Gesetz vom 28. Juli 1892 in der Möglichkeit eines Ergänzungsbeschlusses dem Bahnunternehmer die Hülfe bieten wollen, sein Unternehmen, soweit es sich dabei um die Verwendung von Strassenkörpern handelt, gegen den Willen des Wegeunterhaltungspflichtigen zu verwirklichen, bezw. in seiner Entwickelung zu sichern, wenn und soweit es sich um die Neuordnung von Verkehrseinrichtungen und die Einstellung neuer Kräfte und Bewegungsmittel in den Transport handelt. Es würde also mit dem Geiste der fortschreitenden Gesetzgebung völlig unvereinbar sein, wollte man die Benutzung der Strassenkörper auch ferner von der Einwilligung des Magistrats nach freier Entschliessung abhängig sein lassen.

Es war aber auch aus den in dem Thatbestande hervorgehobenen Rücksichten des Gemeinwohls der Anlass gegeben, in die Verfügungsfreiheit des Magistrats in dem durch den Tenor umschriebenen Umfange einzugreifen. Der Bezirksausschuss hat die Ueberzeugung gewonnen, dass die der Strassenbahngesellschaft eingeräumte Nutzung der Zufuhrstrassen in den bereits vorhandenen, bezw. noch anzubringenden Schienensträngen trotz der Konkurrenz mit dem Gemeingebrauch dieser Wege durch das Publikum im Allgemeinen vereinbar ist.

In den Betrieb des Unternehmers auf den Zufuhrstrassen zum Bahnhofsgrundstücke eingreifende Bedingungen zu stellen, muss von dem Bezirksausschuss, als ausserhalb seiner Zuständigkeitsphäre liegend, abgelehnt werden. Auch die Abwendung von Belästigungen oder gar nur wirthschaftlichen Nachtheilen, welche für die Nachbarschaft und weitere Umgebung aus dem Betrieb auf dem Güterbahnhof selbst erwachsen sollen, liegt ausserhalb des Rahmens, in welchem sich die ganz in das pflichtmässige Ermessen des Bezirksausschusses gestellten Erwägungen bei Ergänzung der Zustimmung der Unterhaltungspflichtigen hinsichtlich der Strassenkörper zu halten haben. Wegen des Betriebes auf dem Güterbahnhof untersteht die Strassenbahngesellschaft, weil abweichende gesetzliche Vorschriften ein Mehreres nicht fordern, neben den im Rechtswege zu verfolgenden Entschädigungsansprüchen in polizeilicher Beziehung nur den Einschränkungen, wie sie im § 10 Titel 17 Teil II des Allgemeinen Landrechts ihre Umschreibung gefunden haben. Auf ihre Beachtung kann jederzeit von der Polizeibehörde gehalten werden. Die Forderung eines weitergehenden Schutzes, insbesondere für die in der Umgebung belegenen städtischen Lehranstalten findet in den Gesetzen gleichfalls keine Stütze.

Abhandlungen.

15.

Grundzüge des neuen Badischen Enteignungsgesetzes v. 26. Juni 1899.

Von **E. S. Fuchs,**
Rechtsanwalt beim Grossherzogl. Oberlandesgericht in Karlsruhe i. B.

Den Anstoss zur Neuregelung des Badischen Enteignungsrechts, das bisher wesentlich durch das Gesetz über die Zwangsabtretung vom 28. August 1835 geordnet war, gab die Einführung des B.G.B. Man nahm dabei das Preuss. Enteignungsgesetz vom 11. Juni 1874 und das Württ. Enteignungsgesetz vom 30. December 1888 zum Vorbild, schloss sich jedoch vielfach auch weiterbauend einerseits an das alte Recht an, anderseits an Wünsche des Badischen Städtetags. Das Gesetz ist in fünf Titel gegliedert.

Der erste Titel enthält die allgemeinen Bestimmungen über den Inhalt und den Umfang der Enteignung, über die Vorbereitungshandlungen und über die durch die Enteignung gebotenen Anlagen und Einrichtungen. Wesentliche Abweichungen von den Vorbildern sind dabei nicht zu nennen.

Der zweite Titel giebt die materiellen Grundsätze der Entschädigung. Von Besonderheiten sind hier folgende zu verzeichnen. Massgebender Zeitpunkt für die Werthbemessung ist in der Regel der Tag der Bekanntmachung der Abtretungstagfahrt durch das Bezirksamt. Bei Abtretung der zur Anlegung oder Erweiterung von Ortsstrassen oder Plätzen erforderlichen Grundstücke ist der Zeitpunkt der Einkunft des Abtretungsbegehrens beim Bezirksamt für entscheidend erklärt. Erhöhung und Verminderung des Werths, die erst in Folge der Aufstellung des Ortsbauplans eingetreten sind, sollen zwar nicht in Betracht kommen, jedoch soll mit der Ortsbauplanaufstellung nicht die Werthbildung vollständig still gestellt werden, sondern — wie der Kommissionsbericht der II. Kammer ausdrücklich hervorhebt — die bis zum späteren Vollzug der Enteignung in dem betr. Gemarkungstheile ohne Rücksicht auf den Ortsbauplan inzwischen eingetretenen Werthveränderungen berücksichtigt werden. Eine Kompensation mit Vortheilen, die dem Enteigneten etwa durch die Ausführung des Unternehmens selbst erwachsen, ist sowohl bei der Gesammtenteignung wie bei der Theilenteignung nach den Materialien zu dem Gesetz ausgeschlossen. Sie war bei der Theilenteignung im Regierungsentwurf vorgesehen, wurde aber gestrichen. Eigenartig sind im Gesetz die sog. Nebenberechtigten behandelt, wozu das Gesetz ausser den dinglichen

Rechten Dritter auch die Miethe und Pacht zählt. Beim Erbbaurecht, der beschränkten persönlichen Dienstbarkeit und der in Baden nur bei Verpflichtung zu wiederkehrenden Leistungen für den Lebensunterhalt einer bestimmten Person zulässigen Reallast erhält der Berechtigte einen Antheil an der für das unbelastet gedachte Grundstück festgestellten Entschädigung und zwar den Theil, um den das Grundstück durch das Nebenrecht in seinem Werth gemindert ist. Soweit bei den seither benannten Nebenrechten den Berechtigten ein über jenen Antheil hinausgehender Vermögensschaden erwächst, hat diesen der Unternehmer zu tragen. Das Grundpfand (Hypothek, Grund- und Rentenschuld) fällt natürlich einfach unter das Surrogationsprinzip. Das gleiche gilt vom Niessbrauch; erwächst aber dem Niessbraucher weiterer Vermögensschaden, so erhält er auch diesen vom Unternehmer ersetzt. Dingliche Vorkaufsberechtigte, Miether und Pächter erhalten Interesseersatz ausschliesslich vom Unternehmer, die Entschädigung des Eigenthümers wird dadurch nicht berührt. Bei der Grunddienstbarkeit findet eine getrennte Schätzung statt, weil ihr Werth für das herrschende Grundstück häufig grösser ist, als die durch sie verursachte Werthminderung des dienenden Grundstücks. Der Dienstbarkeitsberechtigte erhält deshalb seinen ganzen Intresseersatz lediglich vom Unternehmer; der Eigenthümer dagegen erhält den mit Rücksicht auf die sein Eigenthum belastende Dienstbarkeit festzustellenden Werth des Grundstücks als eines belasteten.

Bei der Entschädigung für die Beschränkung des Eigenthums unterscheidet das Gesetz unzweckmässigerweise absichtlich nicht zwischen vorübergehenden Beschränkungen (abgesehen von Vorbereitungshandlungen) und Entziehung oder Beschränkung von Früchten oder von Zubehör einerseits, und dauernden Beschränkungen anderseits. Art. 53 Abs. 2 Satz 2 Einf.-Ges. z. B.G,B. ist also nicht anwendbar. Die Grundsätze für die Entziehung des Eigenthums sind vielmehr unterschiedslos analog auf die Beschränkung des Eigenthums für anwendbar erklärt.

Der dritte Titel regelt das Enteignungsverfahren. Die Unterscheidung zwischen dem normalen Enteignungsverfahren und dem Dringlichkeitsverfahren ist nach dem Muster des preussischen Gesetzes durchgeführt. Das Verfahren wird eingeleitet durch den Antrag beim Bezirksamt, das nach Bericht an das Ministerium des Innern die Abtretungstagfahrt vor der aus dem Bezirksbeamten, einem oder mehreren technischen Beamten oder Sachverständigen und dem Bürgermeister bestehenden (Abtretungs-) Kommission ansetzt. Ein eigentliches Planfeststellungsverfahren, wie es das preuss. Gesetz in §§ 15 ff. und das württ. Gesetz in Art. 16 ff. kennt, ist dem badischen Gesetz fremd. Doch ist der mit dem Antrag vorgelegte Plan insofern nur ein vorläufiger, als die Abtretungskommission Vorschläge über Aenderung des Plans zu prüfen und zu begutachten hat. Dieses Gutachten über die Abtretung wird durch das Ministerium des Innern, wenn es den Antrag für begründet erachtet, dem Staatsministerium vorgelegt und erst dieses erlässt die Entscheidung über die Abtretung und setzt dabei endgiltig den Plan fest.

Bei Eisenbahnen, die für Zwecke des öffentlichen Verkehrs ganz oder

zum Theil mit eigenem Bahnkörper zur Ausführung gebracht werden sollen, ist der Einleitungsantrag beim Ministerium des Innern zu stellen, welches den Vorstand der Abtretungskommission und die technischen Beamten und Sachverständigen ernennt. Dem Antrag muss jedoch die Konzessionsertheilung vorhergehen, die nach § 4 des Gesetzes, betr. das Genehmigungsverfahren bei Eisenbahnanlagen vom 23. Juni 1900, bei Haupt-, Neben- und wichtigeren Kleinbahnen durch das Ministerium des Gr. Hauses und der auswärtigen Angelegenheiten (als Eisenbahnministerium), bei anderen Kleinbahnen durch das Ministerium des Innern selbst erfolgt. Vor Anordnung der Abtretungstagfahrt muss den Unternehmer durch Pfähle und Profile die von ihm beanspruchten Grundflächen sichtbar machen. Einsprachen gegen die ausgesteckten Bahnlinien sind in der Tagfahrt vorzubringen. Die endgiltige Entscheidung über die Zugsrichtung hat auch hier das Staatsministerium in der Abtretungsentscheidung.

An das Abtretungsverfahren schliesst sich das administrative Entschädigungsverfahren, dessen Leitung das Gesetz in die Hand der Landeskommissäre legt, das sind Mitglieder und Bevollmächtigte des Ministeriums des Innern für die vier Landeskommissärbezirke des Landes. Die Entscheidung erfolgt nicht auf Grund eines Gutachtens, sondern unter Vorsitz des Landeskommissärs und ehrenamtlicher Mitwirkung von zwei oder vier sachverständigen Beisitzern als (Entschädigungs-) Kommission. Das Verzeichniss der Beisitzer wird vom Ministerium auf Grund der Vorschläge der Landeskommissäre nach Anhörung der Selbstverwaltungskörper (Bezirksräthe und Kreisausschüsse) und der obersten technischen Staatsbehörden geführt und öffentlich im Staatsanzeiger bekannt gemacht. Es wird nach Bedürfniss berichtigt und ergänzt, jedenfalls aber von 5 zu 5 Jahren erneuert. Die Auswahl für den einzelnen Fall trifft der Landeskommissär, der aber schon nach dem schiedsartigen Zweck der ganzen Einrichtung den Wünschen und Anträgen der Betheiligten über die Personen der Beisitzer jede mögliche Beachtung schenkt. Die Betheiligten erhalten vom Landeskommissär eine Frist zur Stellung ihrer Anträge hinsichtlich der Entschädigung und der Person der Beisitzer, und nach Ablauf dieser Frist bestimmt er die Entschädigungstagfahrt an Ort und Stelle vor der Kommisson. Sog. Ausdehnungsanträge sind spätestens in dieser Tagfahrt zu stellen. Die Kommission kann Erhebung von schriftlichen Gutachten Sachverständiger beschliessen, wenn sie dies noch für geboten hält. Die Betheiligten erhalten von diesem Gutachten Einsicht und Gelegenheit zur Aeusserung. Die Kommission erlässt den Feststellungsbescheid mit Stimmenmehrheit. Nur innerhalb eines Monats von Zustellung des Feststellungsbescheids ab kann der Unternehmer zurücktreten — vorbehaltlich des Ersatzes des durch das Enteignungsverfahren erwachsenen, im gewöhnlichen Rechtsweg zu verfolgenden Schadens. Innerhalb 6 Monaten von Zustellung des Bescheids steht sowohl dem Unternehmer, als dem im administrativen Entschädigungsverfahren mit Anträgen aufgetretenen Enteigneten das Recht zu, durch Klage bei dem ordentlichen Gericht das gerichtliche Entschädigungsverfahren herbeizuführen. Zwischen das administrative und das gerichtliche Entschädigungsverfahren

schiebt sich beim Dringlichkeitsverfahren die vorläufige Besitzeinweisung durch den Landeskommissär ein.

Nach Rechtskraft des Feststellungsbescheids oder Urtheils muss der nicht innerhalb eines Monats nach Zustellung des Feststellungsbescheids zurückgetretene Unternehmer die Entschädigung zahlen oder unter bestimmten Voraussetzungen hinterlegen, und hierauf erlässt der Landeskommissär den Enteignungsbeschluss, durch dessen Zustellung an den Enteigneten das Eigenthum oder Recht auf den Unternehmer übergeht oder die Beschränkungen in Wirksamkeit treten und alle nicht im Enteignungsbeschluss vorbehaltenen Lasten erlöschen.

Der vierte Titel normirt die Kosten, der fünfte endlich giebt Schluss- und Uebergangsbestimmungen. Aus den Schlussbestimmungen mag hervorgehoben werden, dass im Gegensatz zum preuss. Gesetz, das in § 57 nur ein Vorkaufsrecht bei Theilenteignungen kennt, das badische Gesetz dem früheren Eigenthümer ein obligatorisches Wiederkaufsrecht einräumt, wenn nach Zustellung des Enteignungsbeschlusses das Unternehmen aufgegeben oder in der Weise geändert wird, dass enteignete Grundstücke ganz oder theilweise für das Unternehmen nicht mehr nothwendig sind. Vorausgesetzt ist, dass nicht inzwischen wertherhöhende wesentliche Veränderungen vorgenommen sind. Die Klage muss innerhalb dreier Jahre von der Zustellung des Enteignungsbeschlusses an beim ordentlichen Gericht erhoben werden.

Schliesslich mag bemerkt werden, dass in jedem Stadium Vereinbarungen der Betheiligten getroffen werden können, sowohl im Abtretungsverfahren, und zwar sei es über die Abtretung allein, sei es über diese und zugleich über die Entschädigung, als im Entschädigungsverfahren über die Entschädigung, ebenso wie Erfüllungs- und einstweilige Besitzüberlassungsvereinbarungen. Die Abtretungskommission hat die spezielle Aufgabe, das Zustandebringen von Vereinbarungen über die Abtretung sowie über die Entschädigung zu versuchen.

16.

Die Haftpflicht der Schlafwagen-Gesellschaft.

Von **Dr. Max Reindl,**
Direktionsassessor bei der Generaldirektion der Königl. bayr. Staatseisenbahnen in München.

Die mächtige Entwicklung des Personenverkehrs und das zunehmende Reisebedürfniss haben in den letztverflossenen Jahren immer mehr zur Nothwendigkeit geführt, für wichtige internationale Reiselinien besondere Züge, sog. Luxuszüge, einzuführen, die direkt zwischen bestimmten, weit von einander gelegenen Reisezielen laufen und bei denen möglichste Raschheit der Beförderung und bequemer, allen Anforderungen des Comforts entsprechender Aufenthalt in den Fahrzeugen während der Tages- und der Nachtzeit als Hauptgrundsatz zu gelten haben.

Zur Durchführung dieser Züge sind zwischen den betheiligten Eisenbahnverwaltungen und der internationalen Schlafwagengesellschaft in Brüssel Verträge abgeschlossen worden, wonach die letztere ihre zu diesem Zwecke besonders eingerichteten Wagen unter den in den Verträgen näher vereinbarten Bestimmungen zur Verfügung stellt.

Sowohl auf dem Gebiete des Transportrechts als auf dem des Haftpflicht- und des Unfallversicherungsrechts hat sich nun die Frage erhoben, wie dieser Betrieb der Schlafwagengesellschaft rechtlich zu beurtheilen sei und wie sich demnach die Haftpflicht derselben nach den erwähnten Richtungen gestalte.

Die Meinungen hierüber gehen weit auseinander, sodass ein Versuch, zur Klärung der Sache beizutragen, nicht ungerechtfertigt erscheinen dürfte.

Was in erster Linie das Transportrecht anlangt, so handelt es sich hier speziell um die Frage, ob die Schlafwagengesellschaft für das von den Reisenden in die Wagen (Salon- und Schlafwagen) eingebrachte Gepäck hafte und, wenn ja, in welchem Umfange. Während nun die französische Rechtsprechung schon des öfteren in der Lage war, sich hierüber zu äussern und der französische Kassationshof, im Gegensatz zu den unteren Gerichten, ausgesprochen hat, dass eine Haftung der Schlafwagengesellschaft für diese eingebrachten Sachen nur insoweit bestehe, als dem Eisenbahnbetriebsunternehmer die Haftung für das in die Personenwagen mitgenommene Handgepäck reglementmässig obliege [1]), sind in Deutschland oberstrichterliche Entscheidungen in dieser Hinsicht noch nicht ergangen. Dagegen hat sich die Literatur

---

[1]) S. die Urtheile bei Eger, Entsch. Bd. 13 S. 127 u. Bd. 14 S. 207.

in Deutschland durchweg gegen die Auffassung des französischen Kassationshofes ausgesprochen und in Uebereinstimmung mit den französischen Untergerichten für das deutsche Recht die Ansicht vertreten, dass die Schlafwagengesellschaft als „Gastwirth“ im Sinne des § 701 B.G.B. zu betrachten sei und daher für die vom Reisenden in die Wagen eingebrachten Sachen nicht nach Massgabe der Bestimmungen über das Frachtgeschäft, sondern nach Massgabe jener des § 701 B.G.B. über das Gastwirthsgewerbe hafte [1]).

Diese Auffassung ist insbesondere von Fuld in der Deutschen Juristenzeitung Jahrg. 1900 Nr. 10 S. 227 ausführlich begründet worden.

Die Leistungen, welche die Schlafwagengesellschaft den Reisenden gegen ein bestimmtes, in Geld bestehendes Aequivalent gewähre, seien — so führt Fuld a. a. O. aus — in der Hauptsache genau dieselben wie diejenigen, auf welche der Gast dem Gastwirthe gegenüber Anspruch erheben kann. Sie lasse auf gewissen Linien besonders eingerichtete Wagen, Schlafwagen, verkehren, die bestimmt seien, dem Reisenden einen Ersatz für das Hotel zu bieten; der Ersatz möge thatsächlich ein mehr oder minder unvollkommener sein, in rechtlicher Hinsicht sei der Schlafwagen jedenfalls ein Ersatz des Hotels, und man könne daher ganz gut sagen, dass der Schafwagen ein rollendes Hotel darstelle. Der Umstand, dass die Schlafwagengesellschaft dem Reisenden besondere Abtheile mit Betten zur Verfügung stelle, dass sie ihm Toilettenkabinen einräume, dass sie eine Restauration mit Speisen und Getränken bereit halte und endlich, dass in dem Wagen sich Angestellte der Gesellschaft befänden, deren Aufgabe es sei, einerseits für die Ordnung in den Wagen zu sorgen, andererseits den an sie gelangenden Wünschen der Reisenden zu entsprechen, zeige zur Genüge, dass die Schlafwagengesellschaft genau das leiste, was der Hotelier leistet, dass sie, um die Ausdrucksweise des B.G.B. zu gebrauchen, „Fremde gewerbsmässig zur Beherbergung aufnehme“. Der Begriff des Beherbergens umfasse einmal die Gewährung einer Wohnung bezw. eines Schlafraums, logement im Sinne der französischen Rechtssprache, sodann aber die Verköstigung; nach dem Gesagten handle es sich aber bei der Aufnahme von Fahrgästen in die Wagen der Schlafwagengesellschaft um ein Beherbergen und da dies Beherbergen ein gewerbsmässiges auf Seiten der Gesellschaft sei, so ergebe sich hieraus, dass die Gesellschaft in Ansehung der von den Fahrgästen eingebrachten Sachen der Haftung nach § 701 B.G.B. unterliege. Dagegen spreche auch nicht der Umstand, dass § 701 a. a. O. nur von „Gastwirthen“ spreche, die Schlafwagengesellschaft aber weder im Sinne des täglichen Sprachgebrauchs noch auch in dem des Verwaltungs- und Gewerberechts als „Gastwirth“ bezeichnet werden könne; denn einerseits könne eine Person Gastwirth sein, ohne als solcher im täglichen Leben bezeichnet zu werden, und andererseits gebe es zahlreiche Personen, die Gastwirthe im Sinne des Gewerberechts seien, ohne gleichwohl nach § 701 a. a. O.

[1]) Jakubezky, Bemerkungen zum Entw eines B.G.B. S. 144; Planck, Komm. z. B.G.B. Vorbem. zu § 701 Ziff. III; Oertmann, Komm. z. B.G.B. Note 1b zu § 701; Staudinger, Komm. z. B.G.B. Anm. II zu § 701.

zu haften, z. B. die Restaurateure, die nicht Fremde bei sich beherbergen; bei der Anwendung des § 701 seien die Gerichte an die Entscheidungen der Verwaltungsbehörden keineswegs gebunden und wenn auch im Allgemeinen die Konzessionirung oder Nichtkonzessionirung einer Person als Gastwirth ein wichtiges Kriterium dafür bilde, ob dieselbe als Gastwirth im Sinne des § 701 B.G.B. anzusehen sei, so könne doch diese Qualifikation bei einer Person auch angenommen werden, trotzdem sie eine Konzession im Sinne der Gewerbeordnung aus besonderen Gründen nicht habe. Auch der weitere Einwand sei nicht durchschlagend, dass der Vertrag zwischen der Schlafwagengesellschaft und dem Reisenden ein Transportvertrag sei und nicht ein dem Miethsvertrag analoger Vertrag, wie er zwischen dem Gastwirth und dem Reisenden vereinbart wird; denn der Transportvertrag werde zwischen dem Reisenden und der Eisenbahnverwaltung abgeschlossen und die Schlafwagengesellschaft sei dabei in keiner Weise betheiligt, wie sich aus der Thatsache ergebe, dass für den Transport der Reisende eine Fahrkarte lösen müsse, während er für die Benutzung der Einrichtungen des Schlafwagens eine Zuschlagskarte zu lösen habe; Transport und Beherbergung würden also auch hierbei ganz scharf von einander geschieden und auseinandergehalten, wobei es gleichgiltig sei, ob die Schlafwagengesellschaft nur die Zuschlagskarten oder auch die Fahrkarten auf Grund einer Vereinbarung mit der Eisenbahn für die letztere ausgebe. Schliesslich sprächen auch noch die gleichen gesetzgeberischen Erwägungen, die zur Einführung der Haftung des § 701 B.G.B. geführt hätten, für die Subsumirung der Schlafwagengesellschaft unter den § 701, da der Reisende, der in den Schlafwagen einsteige, in gleicher Weise wie der beim Gastwirthe absteigende Reisende darauf rechne, sichere Unterkunft auch bezüglich seiner eingebrachten Sachen zu finden.

So bestechend nun diese Ausführungen Fulds auf den ersten Blick auch sein mögen, so wenig können sie bei näherer Untersuchung der thatsächlichen Verhältnisse, unter denen sich der gesammte Betrieb der Schlafwagengesellschaft vollzieht, standhalten; sie ziehen ihre Schlüsse lediglich aus den den Reisenden der Schlafwagenzüge gegenüber den Reisenden anderer Züge zustehenden und äusserlich in die Erscheinung tretenden Bequemlichkeiten, wie Gewährung eines Schlaflagers während der Nacht und Bereitstellung von Speisen und Getränken, werden aber der wirklichen Gestaltung der Dinge und der sich aus den einschlägigen Verträgen zwischen den Eisenbahnverwaltungen und der Schlafwagengesellschaft ergebenden Rechtslage nicht gerecht. Um die Art und die rechtliche Natur des Gewerbebetriebs der Schlafwagengesellschaft richtig zu beurtheilen muss man vielmehr die zwischen den verschiedenen betheiligten Eisenbahnverwaltungen und der Schlafwagengesellschaft über die Einrichtung und Durchführung der sog. Luxuszüge geschlossenen Verträge ihrem ganzen Inhalte nach näher ins Auge fassen und wenn man dies thut, wird man m. E. keinen Augenblick mehr in Zweifel sein können, dass die Schlafwagengesellschaft nicht etwa ein „Gastwirthsunternehmen“ ist, dessen gewerbsmässiger Betrieb darauf gerichtet ist, die Reisenden bestimmter, von den Eisenbahnverwaltungen gestellter Züge auf ihren Wunsch in einem besonderen, der

Gesellschaft gehörigen Wagen gegen besonderes Entgelt während der Nacht zu beherbergen, sondern vielmehr ein „Transportunternehmen“, das sich im Vereine mit den betheiligten Eisenbahnverwaltungen zur Aufgabe gemacht hat, selbst und mit eigenen Fahrzeugen besondere Züge einzurichten, um Reisende in einer allen Anforderungen der Bequemlichkeit entsprechenden Weise direkt über grosse internationale Linien zu befördern.

Das ganze Zugsmaterial der sog. Luxuszüge (Schlaf-, Salon-, Speise- und Gepäckwagen) wird nämlich, mit Ausnahme der Zugskraft, von der Schlafwagengesellschaft gestellt. Diese Züge gelten daher kraft ausdrücklicher Vertragsbestimmung als besondere Personenzüge, die, soweit nicht etwa einzelne Vertragsbestimmungen entgegenstehen, ausschliesslich der Gesellschaft zur Verfügung stehen.

Diese Züge dienen nicht nur zur Beförderung von Reisenden, sondern auch zur Beförderung des nach Massgabe der einschlägigen reglementarischen Bestimmungen unter Bezahlung der tarifmässigen Fracht zur Aufgabe gelangenden Gepäcks der Reisenden; in die Personenwagen (Schlaf- und Salonwagen) darf nur das reglementmässig zulässige Freigepäck mitgenommen werden. Die Schlafwagengesellschaft kann ferner mit besonderer Zustimmung der betheiligten Eisenbahnverwaltungen auch kleinere Frachtstücke und Waarensendungen, insbesondere sog. Schnellzugsgüter, unter den hiefür massgebenden reglementarischen Bestimmungen gegen eine tarifmässig festgesetzte Zuschlagsgebühr in ihren Zügen befördern und sie ist vertragsmässig sogar verpflichtet, die Benützung ihrer Züge zur Beförderung von Postsendungen nach näherer Massgabe des hierüber von ihr mit der Postverwaltung zu treffenden Abkommens soweit zu gestatten, als dadurch die Bestimmung der Züge nicht beeinträchtigt wird. Die Gesellschaft hat zur Sicherung der ordnungsmässigen Durchführung der Züge Reservezüge an bestimmten Endpunkten bereit zu halten, unterliegt bezüglich ihres gesammten Wagenmaterials allen durch die sicherheitspolizeilichen Vorschriften gegebenen Anordnungen (z. B. periodische Untersuchung der Wagen) und hat sich für die Wagen, welche von den Eisenbahnverwaltungen aus deren eigenem Wagenpark unterwegs — etwa wegen Laufunfähigkeit eines Wagens der Gesellschaft oder auf Grund jeweiligen Einverständnisses aus irgend einer anderen besonderen Veranlassung — in den Zug eingestellt werden, Wagenmiethe an die Eisenbahnverwaltnng zu entrichten. Die für die Beförderung der Personen zu zahlenden Gebühren sind im Tarife festgesetzt und ordnungsmässig veröffentlicht und setzen sich zusammen aus dem Preise einer Fahrkarte für die I. Wagenklasse und einer besonderen für das Kilometer sich berechnenden Zuschlagstaxe; die Schlafwagengesellschaft darf auf der einen Seite keine höheren Gebühren — etwa für die Benützung der Betten und Gewährung der sonstigen Bequemlichkeiten — als die angegebenen beanspruchen und sie darf andererseits keinen Reisenden, der diese Gebühren bezahlt und den in den Reglements gegebenen Bestimmungen nicht zuwiderhandelt, von der Beförderung zurückweisen; sie darf ebensowenig zu Gunsten eines Reisenden auf die Zuschlagstaxe verzichten als die Eisenbahnverwaltung Jemanden, der lediglich mit einer Fahrkarte I. Klasse ver-

sehen ist, in den Zug zulassen darf, selbst wenn er von den durch die Schlafwagengesellschaft gebotenen Bequemlichkeiten, insbesondere Benützung eines Schlaflagers, keinen Gebrauch machen will oder nach Lage der Umstände, z. B. wegen der Kürze der Fahrt, keinen Gebrauch machen kann.

Alle diese eben angeführten Punkte der Vertragsabmachungen sprechen nun m. E. unzweideutig dafür, dass der Betrieb der Schlafwagengesellschaft nicht ein Betrieb „zur gewerbsmässigen Beherbergung von Fremden", sondern, wie der französische Kassationshof wiederholt angenommen[1]) und auch das deutsche Reichsversicherungsamt als zutreffend anerkannt hat[2]), ein „Eisenbahnbetrieb" ist, der sich in der Weise vollzieht, dass von der Schlafwagengesellschaft unter Benützung fremder Geleiseanlagen und fremder Dampfkraft sowie zum Theil fremden Personals das gesammte rollende Material zur Beförderung von Personen und Gepäck gestellt wird, bei dem also die Gesellschaft gewissermassen als Mietherin der Dampfkraft und der Geleiseanlagen zu betrachten ist und bei dem ein sog. kombinirter Betrieb vorliegt, indem auf der einen Seite die betreffende Eisenbahnverwaltung, auf der anderen Seite aber die Schlafwagengesellschaft als Unternehmerin, auf deren Rechnung und Gefahr der Betrieb erfolgt, anzusehen sind; denn all diese Vertragsbestimmungen wären mehr oder minder unerklärlich, wenn man die Schlafwagengesellschaft als Unternehmerin eines „Gastwirthsbetriebs" und nicht als Unternehmerin eines „Eisenbahnbetriebes" ansehen würde. Hält man nämlich die Schlafwagengesellschaft lediglich für einen „Gastwirth", dessen Betrieb auf die gewerbsmässige Beherbergung von Fremden gerichtet ist, so muss man nothwendiger Weise als alleinige Unternehmerinnen der Züge die betheiligten Eisenbahnverwaltungen ansehen, welche der Schlafwagengesellschaft die Ausübung ihres Gastwirthsbetriebes in ihren — den Eisenbahnverwaltungen — gehörenden und von ihnen unternommenen Zügen gestatten. Dann ist es aber nicht erklärlich, warum der Gastwirth und nicht die Eisenbahnbetriebsunternehmerin das gesammte Zugsmaterial und insbesondere auch die zur Beförderung des Gepäcks, welches nach den einschlägigen reglementarischen Bestimmungen unter Bezahlung der Gepäckfracht zum Transporte aufgegeben wird, erforderlichen Gepäckwagen zu stellen hat, warum die Züge ausschliesslich als besondere Personenzüge der Schlafwagengesellschaft erklärt sind, warum die Gesellschaft, also der lediglich in dem Zuge sein Gewerbe ausübende Gastwirth, beispielsweise für Gepäckwagen, die die Eisenbahn zur Beförderung des reglementmässig abgefertigten Gepäcks aus besonderer Veranlassung aus ihrem Wagenbestand in den Zug einstellt, Wagenmiethe an die Eisenbahn zu entrichten hat, weshalb ferner zwischen der Eisenbahnverwaltung und dem Gastwirthe besondere Verabredungen über Beförderung von Waarensendungen in den von der ersteren veranstalteten Zügen erforderlich sein sollten und warum ferner die Verpflichtung zur Beförderung von Postsendungen mit diesen Zügen dem Gastwirthe und nicht der Transportunternehmerin ob-

[1]) S. bei Eger, Entsch. u. Abh. Bd. 13 S. 127 u. Bd. 14 S. 207.
[2]) Beschluss v. 12. Oktober 1896 im Archiv f. Eisenbahnwesen Jahrg. 1897 S. 111.

liegen solle und der Gastwirth, nicht die Eisenbahnbetriebsunternehmerin die diesbezüglichen Vereinbarungen mit der Postverwaltung abzuschliessen habe, weshalb sodann nur das in den einschlägigen Reglements vorgesehene Handgepäck beim Gastwirthe eingebracht werden darf und warum endlich dem Reisenden nicht gestattet ist, mit der Eisenbahn einen Vertrag über Beförderung seiner Person abzuschliessen ohne dass er auch — weil er die Leistungen des Gastwirths nicht in Anspruch nehmen will oder wegen der Kürze der Fahrt und der Tageszeit, in die sie fällt, nicht einmal in Anspruch nehmen kann — gleichzeitig mit der Gesellschaft, dem Gastwirthe, einen Beherbergungsvertrag abschliesst. Würden, wie Fuld annimmt, und in Konsequenz seiner Auffassung auch annehmen muss, zwei von einander unabhängige Verträge, ein Transportvertrag mit der Eisenbahn und ein Beherbergungsvertrag mit der Schlafwagengesellschaft, vorliegen, von denen der eine von dem anderen völlig unabhängig ist, so müsste doch folgerichtig dem Reisenden die Abschliessung eines Transportvertrages mit der Eisenbahn ohne gleichzeitige Abschliessung eines Beherbergungsvertrages mit der Schlafwagengesellschaft für den Fall, dass er auf die Leistungen der letzteren keinen Anspruch erhebt, möglich sein.

Nach dem bisher Gesagten kann daher m. E. kein begründeter Zweifel darüber bestehen, dass der Vertrag, der über die Beförderung einer Person in einem Zuge der Schlafwagengesellschaft abgeschlossen wird, lediglich ein Transportvertrag und zwar ohne einen daneben herlaufenden Beherbergungsvertrag ist; der Reisende schliesst nicht, wie Fuld annimmt, einen Transportvertrag mit der Eisenbahn und unabhängig davon einen Beherbergungsvertrag mit der Schlafwagengesellschaft ab, sondern er schliesst mit der Eisenbahn und der Schlafwagengesellschaft — gleichviel ob er seine Fahrkarte und die Zuschlagskarte bei den Ausgabestellen der ersteren oder der letzteren löst — einen Vertrag über Beförderung seiner Person ab, jedoch mit der besonderen Modifikation, dass diese Beförderung in einem besonderen, den Anforderungen der Bequemlichkeit in bestimmten Richtungen (z. B. Gewährung eines Schlaflagers) entsprechenden Zuge zu erfolgen habe; dieser Vertrag ist eine locatio conductio operis im Sinne des § 631 B.G.B., bei der die Eisenbahnverwaltung und die Schlafwagengesellschaft als gemeinschaftliche Unternehmerinnen des Werkes nach Massgabe des § 421 B.G.B. erscheinen.

Man kann auch nicht etwa, wie der Verfasser des in Nr. 45 S. 692 des Jahrg. 1900 der Zeitung des Vereins deutscher Eisenbahnverwaltungen enthaltenen Aufsatzes sowie Eger in seinem Kommentare zur Verkehrsordnung, 2. Aufl. S. 160, meinen, einen neben dem mit der Eisenbahn abzuschliessenden Transportvertrag herlaufenden und mit der Schlafwagengesellschaft abzuschliessenden Miethvertrag, gerichtet auf Gewährung eines Schlafraumes und Schlaflagers, annehmen, da ja auch, wie bereits erwähnt, derjenige Reisende der Luxuszüge, welcher keinen Anspruch auf Schlafraum oder Schlaflager erhebt oder wegen der Kürze der Reise oder der Tageszeit, in die die Reise fällt, erheben kann, die tarifmässige Gebühr an die Schlafwagengesellschaft zu entrichten hat, da ferner die Schlafwagengesellschaft noch eine Reihe anderer

Leistungen als lediglich die dem Vermiether einer Schlafstelle obliegenden dem Reisenden gegenüber zu erfüllen hat und da endlich für die Einräumung eines Schlafraumes und einer Schlafstelle von der Schlafwagengesellschaft vertragsmässig keine weiteren Gebühren als der von jedem Reisenden zu zahlende tarifmässige Zuschlag erhoben werden dürfen.

Gegen die Annahme, dass lediglich ein mit der Eisenbahnverwaltung und der Schlafwagengesellschaft abgeschlossener Transportvertrag vorliege, kann auch der Umstand nichts beweisen, dass bei der Ausführung dieses Transportvertrages dem Reisenden Leistungen gewährt werden, wie sie auch der Gastwirth dem Gaste zu gewähren hat. Denn der Begriff des Werkvertrags als eines Vertrages auf Herbeiführung eines durch Arbeit oder Dienstleistung zu bewerkstelligenden Erfolges (§ 631 Abs. 2 B.G.B.) schliesst keineswegs Vereinbarungen über die näheren Modalitäten, unter denen der Erfolg herbeizuführen ist — hier also Beförderung in besonderen, auch mit Schlafräumen versehenen Wagen — aus; und wenn Fuld ferner meint, der Begriff des Beherbergens umfasse einmal die Gewährung einer Wohnung bezw. eines Schlafraumes, logement im Sinne der französischen Rechtssprache, und sodann die Verköstigung, beides aber werde von der Schlafwagengesellschaft auch ihren Reisenden gewährt, so kommt dagegen zu bemerken, dass die Gewährung einer „Wohnung“ — wenn man den Aufenthalt im Eisenbahnwagen wirklich als solche bezeichnen will — mit jedem Personentransport, wenn auch nach der Art der Züge und der Einrichtung der Wagen in verschiedener Weise, naturnothwendig verbunden ist und dass die Möglichkeit eines Schlaflagers und der Einnahme von Speisen und Getränken bei einer Reihe sog. durchgehender, von den Eisenbahnverwaltungen allein veranstalteter Züge gegeben ist, ohne dass deshalb die Eisenbahnverwaltung als „Gastwirth“ angesehen werden kann. Wenn sodann Fuld zur Begründung seiner Ansicht noch auf den dem § 701 B.G.B. zu Grunde liegenden gesetzgeberischen Gedanken zurückgreift und meint, dass derselbe auch auf den Betrieb der Schlafwagengesellschaft zutreffe, da auch der in den Schlafwagen einsteigende und während einer im Verhältniss langen Zeit[1]) darin zu verweilen beabsichtigende Fahrgast ebenso wie der bei einem Gastwirthe absteigende Gast darauf rechne, dass er sichere Unterkunft namentlich auch bezüglich der von ihm eingebrachten Sachen finde, so ist dem entgegen zu halten, dass dieser gesetzgeberische Grund mit gleichem Rechte auch auf jeden anderen, als in einem Zuge der Schlafwagengesellschaft fahrenden Reisenden angewendet werden könnte, dass aber andererseits auch der gesetzgeberische Gedanke, der für die Beschränkung der Haftung der Eisenbahn bezüglich des in die Wagen mitgenommenen Handgepäcks bestimmend war und der darin besteht, dass der Reisende über das in den Wagen mitgenommene Handgepäck in erster Linie selbst die Aufsicht zu führen hat[2]), ebenso auf den Betrieb der Schlafwagengesellschaft

[1]) Dies trifft übrigens durchaus nicht immer zu; man denke nur beispielsweise an den Fall, dass ein Reisender mit einem der Luxuszüge von München nach Salzburg, Kufstein oder Augsburg reist.

[2]) § 28 Abs. 1 u. § 34 Abs. 6 Verk.-Ord.; Eger, Komm. z. V.-O. 2. Aufl. S. 115 u. 159.

zutrifft; denn es ist kein stichhaltiger Grund einzusehen, warum der in einen Zug der Schlafwagengesellschaft einsteigende Reisende nicht ebenso wie der einen anderen Zug benützende Reisende die Aufsicht über sein Handgepäck solle übernehmen müssen, sondern vielmehr der Meinung solle sein dürfen, dass ihm diese Aufsicht von der Schlafwagengesellschaft abgenommen werde und er demnach besser gestellt sei wie die anderen Reisenden[1]. Dazu kommt, dass bei der Richtigkeit der Fuld'schen Ansicht die Haftung bezüglich des Handgepäcks, das der Reisende eines Luxuszuges nach den reglementarischen Bestimmungen unentgeltlich in die Wagen mitnehmen darf, eine umfassendere wäre als bezüglich des Gepäcks, das er unter Bezahlung der tarifmässigen Fracht zur Beförderung aufzugeben hat, weil dann für letzteres bezüglich des Umfangs des Schadens nur die Grundsätze des § 80 und 83 der Verkehrsordnung (Vergütung des Werthes des Gutes bezw. des Minderwerthes), für ersteres aber die Grundsätze des § 701 und des § 252 des B.G.B. (Ersetzung des indirekten Schadens) massgebend wären, was doch wohl kaum mit der Absicht des Gesetzes vereinbar wäre und dem Willen der Parteien entsprechen würde. Gegen die Annahme eines Transportvertrags und für die Gastwirthseigenschaft der Schlafwagengesellschaft kann schliesslich auch der von Fuld geltend gemachte Umstand nichts beweisen, dass sich in den Wagen der Schlafwagengesellschaft Angestellte derselben befinden, deren Aufgabe es ist, einerseits für die Ordnung in den Wagen zu sorgen, andererseits den an sie gelangenden Wünschen der Reisenden zu entsprechen; denn auch eine Transportunternehmerin kann in ihren Fahrzeugen Bedienstete mit den bezeichneten Obliegenheiten aufstellen, wie dies auch thatsächlich bei bestimmten von den Eisenbahnverwaltungen eingerichteten Schnellzügen, insbesondere den sog. D-Zügen der Fall ist.

Aus den bisherigen Darlegungen folgt zur Genüge, dass der Betrieb der Schlafwagengesellschaft nicht der eines „Gastwirths“, sondern der einer „Eisenbahnunternehmerin“ ist, dass demnach der Reisende nicht mit der Schlafwagengesellschaft einen „Beherbergungsvertrag“, sondern mit ihr und der Eisenbahnverwaltung lediglich einen Vertrag über Beförderung seiner Person und seines Gepäcks abschliesst und dass daher die Schlafwagengesellschaft für das in die Wagen mitgenommene Handgepäck nur nach Massgabe der einschlägigen reglementarischen Bestimmungen (§ 34 Abs. 6 der Verk.-Ord.) haftet.

Aus der im Vorstehenden dargelegten Art des Betriebs der Schlafwagengesellschaft ergibt sich sodann auch der Umfang ihrer Haftung für die bei dem Betriebe eingetretenen Unfälle nach Massgabe des Haftpflicht- und des Unfallversicherungsrechts.

Wie bereits erwähnt, liegt nämlich bezüglich der sog. Luxuszüge ein sog. kombinirter oder Konkurrenzbetrieb zwischen der Eisenbahnverwaltung und der Schlafwagengesellschaft vor; beide veranstalten auf ihre Rechnung und Gefahr gemeinschaftlich diese Züge, beide haben aus dem ökonomischen

[1] Vgl. auch Eger, V.-O. 2. Aufl. S. 160.

Ergebnisse dieses Betriebes Vortheile oder Nachtheile, beide sind also als Betriebsunternehmer[1]) im Sinne des § 1 des H.-Pfl.-G. und des Gew.-U.-V.-G. zu erachten. Daraus aber folgt zunächst für das Haftpflichtrecht, dass die Eisenbahnverwaltung und die Schlafwagengesellschaft gemeinschaftlich im Sinne des § 421 B.G.B.[2]) für die bei dem gemeinschaftlichen Betriebe eingetretenen Tödtungen und körperlichen Verletzungen eines Menschen haften; die bei einem sich als Betriebsunfall im Sinne des Haftpflichtgesetzes darstellenden Ereignisse verletzten Personen sowie ihre Hinterbliebenen können daher sowohl gegen die Schlafwagengesellschaft als gegen die betreffende Eisenbahnverwaltung oder gegen beide zugleich geltend machen. In welcher Weise die Schlafwagengesellschaft und die betreffende Eisenbahnverwaltung die Tragung der aus dem Unfalle sich ergebenden Schadensersatzverpflichtungen unter sich geregelt haben, berührt das Recht des Verletzten in keiner Weise, da diese Abmachungen keinen unmittelbaren Einfluss auf die Frage nach der Haftung gegenüber dem Dritten haben und durch solche Abmachungen nicht ohne Weiteres die Haftpflicht von demjenigen, in dessen Person die Voraussetzungen hierfür zutreffen, auf einen anderen abgewälzt werden kann[3]). Für das Unfallversicherungsrecht sodann ergiebt sich, dass die Schlafwagengesellschaft als juristisch selbstständige Eisenbahnbetriebsunternehmerin bezüglich ihres bei dem Betriebe beschäftigten Personals gemäss § 1 Abs. 1 Ziff. 3 des Gew.-U.-V.-G. versicherungspflichtig ist und daher vom Reichsversicherungsamte der Privatbahnberufsgenossenschaft zugetheilt worden ist[4]). Infolge dessen hat das der Unfallversicherungspflicht unterliegende Personal der Schlafwagengesellschaft, wenn es bei einem sich innerhalb der Grenzen des Deutschen Reiches abwickelnden Betriebe derselben einen Unfall erleidet, wegen dieses Unfalls nur mehr einen Entschädigungsanspruch für sich und seine Hinterbliebenen gegen die Privatbahnberufsgenossenschaft nach Massgabe der Bestimmungen des Gew.-U.-V.-G., weitergehende Ansprüche aus dem H.-Pfl.-G. aber lediglich nach Massgabe des § 135 des Gew.-U.-V.-G. und zwar, da die Schlafwagengesellschaft keine natürliche Person ist, nur mehr gegen diejenigen Bevollmächtigten, Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher derselben, denen gegenüber durch strafgerichtliches Urtheil festgestellt worden ist, dass sie den Unfall vorsätzlich herbeigeführt haben. Dagegen haben diese Angestellten der Schlafwagengesellschaft sowie ihre Hinterbliebenen bei Unfällen der bezeichneten Art einen über den Betrag der Unfallrente hinausgehenden Anspruch auf Grund des Haftpflichtgesetzes gegen diejenige Eisenbahnverwaltung, welche auf der Strecke, auf der sich der Unfall ereignete, neben der Schlafwagengesellschaft als Unternehmerin (Mitunternehmerin) anzusehen ist; denn die Zuweisung des Betriebes der Schlafwagengesellschaft als eines selbstständigen,

[1]) S. über diesen Begriff: R.-G. bei Eger, Entsch. Bd. 12 S. 197, Bd. 14 S. 123, Bd. 16 S. 330 u. R.-V.-A. in Amtl. Nachr. I S. 344, III S. 201, VI S. 600 u. 601.

[2]) S. auch R.-O.-H.-G. Bd. 21 S. 266 u. 361, R.-G. bei Eger, Entsch. Bd. 3 S. 109, Eger, Komm. z. H.-Pfl.-G. 5. Aufl. S. 91, Reindl, H.-Pfl.-G. S. 52.

[3]) R.-G. bei Eger, Entsch. Bd. 13 S. 331.

[4]) Beschluss des R.-V.-A. v. 12. Okt. 1896 im Archiv f. Eisenbahnwesen 1897 S. 111.

neben dem Betriebe der Eisenbahnverwaltung bestehenden Betriebes an die Privatbahnberufsgenossenschaft hat, wie das Reichsgericht in einer Entscheidung vom 12. Okt. 1900[1]) zutreffend ausgesprochen hat, zur Folge, dass lediglich die Privatbahnberufsgenossenschaft als für die Angestellten der Schlafwagengesellschaft versicherungspflichtig erscheint, die Eisenbahnverwaltung daher für diese Angestellten der Schlafwagengesellschaft als „Dritter“ im Sinne des § 140 des Gew.-U.-V.-G. in Betracht kommt, dessen auf Grund des Haftpflichtgesetzes bestehende Haftung durch die Bestimmungen des Unfallversicherungsgesetzes nicht berührt wird. Ob und inwieweit sich dann die Eisenbahnverwaltung wieder im Rückgriffswege an die Schlafwagengesellschaft halten kann, hängt von den einschlägigen Vertragsbestimmungen ab. Auf der anderen Seite steht aber auch die Schlafwagengesellschaft den Angestellten der Eisenbahnverwaltung als selbstständige Betriebsunternehmerin und somit als „Dritter“ im Sinne des § 140 des Gew.-U.-V.-G. und des § 12 des Beamten-Fürsorge-Gesetzes vom 18. Juni 1901 gegenüber, sodass auch diese Angestellten gegen die Gesellschaft den ihnen auf Grund des Haftpflichtgesetzes gegenüber den Entschädigungen auf Grund des Unfallversicherungs- und des Fürsorgegesetzes zustehenden Mehrbetrag geltend machen können. Auch hier hängt es sodann von den einschlägigen Vertragsbestimmungen ab, ob die Gesellschaft für diesen Mehrbetrag den Rückgriff gegen die Eisenbahnverwaltung hat.

In ähnlicher Weise wie für das deutsche Recht gestaltet sich die Haftpflicht[2]) der Schlafwagengesellschaft nach österreichischem Rechte. Auch nach § 1 des österreichischen Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 muss die Schlafwagengesellschaft als selbstständige „Unternehmung einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn“ neben der Eisenbahnverwaltung angesehen und daher mit der letzteren gemeinsam als Solidarschuldnerin für die bei dem Betriebe eingetretenen Tödtungen und Körperverletzungen angesehen werden. Denn der Begriff der „Unternehmung“ im Sinne des § 1 des österr. H.-Pfl.-G. ist kein anderer als der Begriff des „Betriebsunternehmers“ im Sinne des § 1 des deutschen H.-Pfl.-G. und bedeutet also denjenigen, auf dessen Rechnung und Gefahr der Betrieb erfolgt, dem das wirthschaftliche Ergebniss des Betriebes Vortheile oder Nachtheile bringt[3]); dass diese Voraussetzung aber bei

---

[1]) bei Eger, Entsch. Bd. 18 S. 15.

[2]) Für das Transportrecht gilt für das österr. Gebiet das Gleiche wie oben für das deutsche Recht ausgeführt ist.

[3]) Vgl. auch § 11 Abs. 1 des österr. U.-V.-G. v. 28. Dez. 1887. Die österr. Rechtsprechung scheint allerdings nicht ganz auf diesem Standpunkte zu stehen, als „Unternehmer“ im Sinne des H.-Pfl.-G. vielmehr denjenigen allein anzusehen, der thatsächlich den Betrieb führt oder die Leitung desselben hat; vgl. die Urth. des O.-G.-H. bei Röll, Bd. V Nr. 9 S. 47 u. Bd. 13 Nr. 91 S. 272, wo trotz des Umstandes, dass der Betrieb nicht auf Rechnung des ihn leitenden Staates erfolgt ist, dennoch lediglich der letztere für haftpflichtig erklärt wurde. Ich halte die Anschauung aber nicht für richtig; denn derjenige, welcher für einen anderen und lediglich auf dessen Rechnung ein Geschäft oder Gewerbe betreibt, ist eben nicht „Unternehmer“, sondern nur Besorger fremder Geschäfte. Man muss m. E. den Begriff des Unternehmers aus dem H.-Pfl.-G. selbst und nicht, wie es in dem erstallegirten Urtheile geschieht, aus der Eisenbahnbetriebsordnung interpretiren.

der Schlafwagengesellschaft, die auf den österreichischen Linien zufolge der einschlägigen Verträge ihren Betrieb genau unter denselben Bedingungen ausübt wie auf den deutschen Strecken, zutrifft, ist bereits oben des näheren dargelegt worden.

Was sodann das österreichische Unfallversicherungsrecht anlangt, so sind auch hiernach, ebenso wie nach deutschem Unfallversicherungsrechte, die Bediensteten der Schlafwagengesellschaften als der Unfallversicherung unterliegende „Eisenbahnbedienstete“ im Sinne des Artikels I Ziff. 1 des Ausdehnungsgesetzes vom 20. Juli 1894 zu erachten und haben daher wegen eines auf österreichischem Gebiete erlittenen Betriebsunfalls lediglich einen Entschädigungsanspruch gegen die Unfallversicherungsanstalt nach Massgabe des österr. Unfallversicherungsgesetzes vom 28. Dezember 1887 bezw. des Ausdehnungsgesetzes vom 20. Juli 1894, weitergehende Ansprüche auf Grund des österr. Haftpflichtgesetzes vom 5. März 1869 dagegen nur mehr nach Massgabe der Vorschriften in den §§ 46 und 47 des Unfallversicherungsgesetzes[1]), demnach gegen den Betriebsunternehmer, in dessen Dienst sie gestanden sind, also gegen die Schlafwagengesellschaft, selbst nur mehr dann, wenn er oder sein gesetzlicher Vertreter den Unfall vorsätzlich[2]) herbeigeführt hat, gegen die Bevollmächtigten, Repräsentanten, Betriebs- oder Arbeiteraufseher sowie „andere Personen“[3]) aber nur mehr dann, wenn sie den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden veranlasst haben. Auf der anderen Seite sodann hat auch das bei dem gemeinschaftlichen Betriebe verunglückte unfallversicherungspflichtige Personal der Eisenbahnverwaltung gegen die Schlafwagengesellschaft einen weitergehenden Anspruch auf Entschädigung aus dem Haftpflichtgesetze nur mehr dann, wenn die Schlafwagengesellschaft den Unfall vorsätzlich oder durch ein Verschulden herbeigeführt hat (§ 47 des U.-V.-G. v. 28. Dez. 1887), da die Schlafwagengesellschaft dem Personal der Eisenbahnverwaltung gegenüber ebenfalls als „andere Person“ im Sinne des § 47 a. a. O. gegenübersteht.

[1]) Entsch. des österr. O.-G.-H. v. 14. März 1901 bei Eger, Entsch. Bd. 18 S. 65.

[2]) Grobes Verschulden genügt nicht: österr. O.-G.-H. bei Röll Bd. 12 Nr. 47 S. 163 u. Bd. 13 Nr. 67 S. 196, Nr. 70 S. 213.

[3]) Also auch gegen solche Mitunternehmer, in deren Dienst der Verletzte nicht gestanden ist, hier also gegen die als Mitunternehmerin anzusehende Eisenbahnverwaltung, auf deren Strecke der Unfall eingetreten ist. Anderer Ansicht scheint allerdings der O.-G.-H. zu sein, der in der Entsch. bei Eger Bd. 18 S. 65 zwar die Schlafwagengesellschaft als unfallversicherungspflichtige Unternehmerin ansieht, deren versicherungspflichtiges Personal hinwiederum dennoch als im Betriebe der betreffenden Eisenbahnverwaltung verwendet hält; ich halte aber diese Auffassung nicht für ganz logisch und richtig. Für diese meine Auffassung spricht dagegen eine andere Entsch. des Oesterr. Oberst. G.-H. vom 28. Nov. 1900 bei Röll, Entsch. Bd. 14 S. 210 Nr. 72.

17.

Ueber die Haftung von nicht mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahnen und von Dampfschifffahrts-Unternehmungen für körperliche Verletzungen nach österreichischem Rechte.

Von **Dr. Emanuel Tilsch,**
Advokat und Privatdozent an der böhm. Universität Prag.

(Schluss.)

3. Beweislast.

Das Haftpflichtgesetz hatte nicht nur die Aufgabe, dem geltenden Rechte gegenüber, die Haftung der Eisenbahnunternehmungen auf früher nicht getroffene Fälle (des gemeinen Zufalls) und auf das Verschulden der Gehilfen auszudehnen, sondern auch die Beweislast zu Gunsten des Beschädigten zu vertheilen. Dies geht aus den Motiven der Regierungsvorlage, aus den sonstigen Materialien [1]) und aus dem Wortlaute des Gesetzes selbst, welches mit Vermuthungen operirt, hervor.

Nach allgemeinen Grundsätzen liegt dem Beschädigten, welcher ein Verschulden des Beschädigers behauptet, der Beweis desselben ob (§ 1296 abGB.), nur wenn Jemand behauptet, an der Erfüllung seiner vertragsmässigen oder gesetzlichen Verbindlichkeit ohne sein Verschulden verhindert worden zu sein, obliegt ihm (dem Schädiger) der Beweis. Es wird demnach im allgemeinen ein Unterschied zu machen sein, ob der Schadenersatz ex delicto oder ex contractu verlangt wird.

Bei körperlichen Verletzungen, welche im Betriebe einer mit Dampfkraft betriebenen Eisenbahn verursacht werden, entfällt diese Unterscheidung jedenfalls, da laut Haftpflichtgesetz die Eisenbahnunternehmung in jedem Falle den Exculpirungsbeweis führen muss; denn ihr Verschulden wird „vermuthet", gleich, ob es sich um Fahrgäste, um das Betriebspersonal oder um andere Personen handelt.

Bei nicht unter das Haftpflichtgesetz fallenden Transportanstalten muss jedoch auf die allgemeinen Grundsätze zurückgegangen werden. Hiernach hat ein in keinem obligatorischen Verhältnisse zur Transportunternehmung stehender Beschädigter jedenfalls das Verschulden der Unternehmung zu beweisen, welcher Beweis wohl oft sehr schwierig sich gestalten wird. Auch einem zum Betriebspersonale gehörigen Beschädigten wird der Beweis des Verschuldens der Unternehmung obliegen, denn, obzwar der Beschädigte in einem obligatorischen Verhältnisse zur Unternehmung steht, ist doch klar einzusehen, dass der blosse Beweis des Dienstverhältnisses und des Unfalles noch nicht für genügend angesehen werden kann, um die Klage des Beschädigten zu fundiren und den Exculpirungsbeweis dem Unternehmer aufzuerlegen [2]).

---

[1]) Sten. Prot. des Herrenhauses 1867—1869 S. 1440, 1509, 1513, 1515, des Abgeordnetenhauses S. 5030, 5034.

[2]) Vgl. Randa, Haftung der Eisenbahnunternehmungen 1869 S. 5, 9; Randa-Bráf, Haftpflichtfrage 1880 S. 4.

Was Fahrgäste anbelangt, ist die Vertheilung der Beweislast streitig. In den Motiven des Entwurfes zum Haftpflichtgesetze wurde vorausgesetzt, dass nach bürgerlichem Rechte auch Passagieren der Beweis des Verschuldens der Unternehmung obliege. Es wird daselbst angeführt, es sei zwar im preussischen Rechte anerkannt, dass schon in dem Transportvertrage die Verpflichtung begründet sei, für die unversehrte Ueberführung des aufgenommenen Passagiers an denjenigen Ort, auf welchen seine Fahrkarte lautet, das sei aber nach österreichischem Rechte nicht der Fall; man könne die Garantie für das unversehrte Anlangen der beförderten Menschen nicht in dem eingegangenen Vertrage enthalten ansehen, weil dieser Erfolg auch von dem Verhalten der beförderten Menschen abhänge [1]). Gegen diese Motivirung wendeten sich in den Berathungen Arndt und Unger, indem sie behaupteten, es sei im Falle der Beschädigung eines Passagiers schon nach geltendem Rechte die Beweislast auf Seite der Unternehmung, da dieselbe durch den mit dem Passagier abgeschlossenen Vertrag die Verpflichtung übernehme, denselben unversehrt an den bestimmten Ort zu befördern.

Schwierig ist es, in diesem Streite Stellung zu nehmen. Eine gesetzliche Bestimmung giebt es in der That nicht. Die Ansicht, dass die Obsorgepflicht dem Personentransportvertrage inhärire, beruht auf der Analogie des Gütertransportvertrages. Es ist nun fraglich, ob die Analogie begründet sei.

Der Zweck des Transportvertrages ist die Vollziehung der Beförderung von einem Orte an einen anderen [2]). Die Beförderung ist seine causa, nicht die Obsorge, welche die causa des Verwahrungsvertrages ist. Wenn der Transportvertrag Sachen betrifft, so tritt zur Beförderungspflicht naturgemäss die Obsorgepflicht hinzu, denn die Sache gelangt in die Detention des Frachtführers. Es ist nämlich eine anerkannte Erscheinung, dass jedesmal, wenn eine Sache auf Grund eines obligatorischen Verhältnisses in die Gewahrsame eines Anderen gelangt, stets die Obsorgepflicht eintritt. Dies gilt vom Commodatar (§ 979 abGB.), vom Miether (§ 1109 abGB.), vom Lohnarbeiter, welcher eine Sache zur Bearbeitung übernimmt, vom Mandatar, (§ 960 abGB.), vom Faustpfandgläubiger (§ 1369 abGB) u. s. w. [3]). So ist es auch beim Frachtvertrage (§ 395 HG.). Die Obsorgepflicht fliesst nicht analytisch aus dem Begriffe des Transportvertrages, dessen causa die Beförderung ist, sondern ist synthetisch mit der Beförderungspflicht verbunden und zwar auf Grund

---

[1]) Justizminister Herbst führte zur Begründung der Reg.-Vorl. (S. 1440) an: Die Bestimmung des BGB. gipfelt darin, dass . . . dem Beschädigten obliegt, zu beweisen, dass der Schaden durch ein Verschulden eines Anderen herbeigeführt worden sei . . . sie wurde aber wesentlich durch das Handelsgesetzbuch abgeändert . . . in Bezug auf den Sachentransport . . . Allein ganz anders ist es in Beziehung auf körperliche Beschädigungen oder Tödtungen . . . Hier ist es in der That bei der Bestimmung des BGB. geblieben . . . Es liegt daher dem Beschädigten ob, zur Nachweisung des Verschuldens einen Beweis zu führen, der schon an und für sich schwierig ist . . .

[2]) Vgl. Eger, Personenbeförderungsvertrag i. d. D. Jur.-Zeitg. 1901 S. 107.

[3]) Vgl. Krainz-Pfaff-Ehrenzweig II, § 359; Schey, Oblig. Verhältnisse I, 2 S. 293.

der Thatsache der Detention des Frachtführers. Die Person gelangt nun nicht in die Detention, von der Detention der Person kann keine Rede sein.

Schickt Jemand eine Puppe zum Schneider, damit er sie bekleide, so haftet der Schneider für jede Beschädigung der Puppe ex contractu, wird sie beschädigt, muss er seine Unschuld beweisen. Schickt hingegen Jemand zu demselben Zwecke sein Kind zum Schneider und der letztere beschädigt das Kind (verrenkt demselben z. B. beim Ankleiden den Arm), so haftet er für die Beschädigung nicht ex contractu, sondern nur ex delicto. Die Puppe kam in seine Detention, das Kind nicht. Mit dem ersteren Vertrage war nach der Ausdrucksweise einiger Entscheidungen des obersten Gerichtshofes ein Verwahrungsvertrag verbunden [1]), mit letzterem nicht.

Wie sehr die Detention entscheidet, kann auch daraus entnommen werden, dass die Obsorgepflicht des Beförderers wesentlich modificirt erscheint, wenn die unmittelbare Detention der Sache dem Mitcontrahenten zukommt; insbesondere auch bezüglich der Beweislast. Während bei aufgegebenem Gepäcke die Behauptung (resp. der Beweis) des Beförderungsvertrages und des beschädigten Einlangens genügt, um die Klage zu fundiren, wird diese Behauptung inbetreff des Handgepäckes oder der Bekleidung des Reisenden wohl nicht für genügend angesehen werden. Obzwar hier ein Transportvertrag vorliegt, wird dennoch die Beweislast bezüglich des Verschuldens den Reisenden und nicht die Unternehmung treffen. Auch der Körper steht jedoch, wenn überhaupt von Detention gesprochen werden kann, zuvörderst doch in der Detention der betreffenden Person selbst [2]). Selbst wenn man demnach die Obsorgepflicht im Personentransportvertrage für inbegriffen ansähe, würde das Moment der unmittelbaren Detention wohl trotzdem die Beweislastvertheilung zu ändern geeignet sein.

Wie man sieht, sind demnach selbst Passagiere bezüglich der Beweislast nicht zweifellos genügend geschützt [3]).

Aus allem Angeführten geht hervor, dass der Schutz derjenigen Personen, welche im Betriebe einer nicht unter das Haftpflichtgesetz fallenden Transportunternehmung körperlich beschädigt werden, unzureichend ist, und es ist demnach der Gesetzentwurf, welcher von der Regierung in der letzten (XVII) Session des Reichsrathes (718 Beil. zu den sten. Prot.) eingebracht wurde und welchem gemäss die Bestimmungen des Haftpflichtgesetzes auf alle mit Anwendung einer elementaren Kraft betriebenen Bahnen ausgedehnt werden sollen, zu begrüssen.

---

[1]) Z. B. Gl.-U.-W. 2894, 2784.

[2]) Dies dürfte wohl der den obcitirten Motiven des Haftpflichtgesetzes (vor S. 21) zu Grunde liegende Gedanke sein. Derselbe Gedanke mag wohl auch der Beweislastvertheilung bei der Verletzung des Betriebspersonals (welches doch auch im Vertragsverhältnisse steht) zu Grunde liegen.

[3]) Vgl. **Herbst** (sten. Prot. S. 1515): Nun ist jene Bestimmung des abGB. (§ 1298) keineswegs eine unzweifelhafte und die Praxis zeigt, dass man sie nicht überall in dem von den beiden Herren Rednern (Arndts, Unger) angeführten Sinne auffasst, so dass jedenfalls das Bedürfniss einer Erläuterung vorhanden ist.

Literatur.

I. Besondere eisenbahnrechtliche Schriften.

Kempner, Dr. Fr. Der rechtliche Charakter der Strassenbahnbillets. Berlin 1902. Carl Heymann's Verlag.

Der Verfasser erörtert klar und übersichtlich die verschiedenen Auffassungen — Werthpapier, Inhaberpapier, Legitimationskarte, Quittung, Legitimationszeichen — und gelangt zu dem Ergebnisse, dass das Billet eine Kombination von Quittung und Legitimationszeichen darstelle. Die herrschende Meinung sieht in dem Strassenbahn- wie in dem Eisenbahnbillet lediglich eine Quittung. Dass diese als Beweis der Vertragserfüllung (Zahlung) nach reglementarischer Vorschrift dem zuständigen Organ der Strassenbahn vorgezeigt werden muss, ändert den Charakter der Quittung nicht und macht dieselbe nicht auch zugleich zum Legitimationszeichen. Wenngleich der Fleiss des Verfassers nicht zu verkennen ist, so erscheint es doch als ein sehr wesentlicher Mangel, dass die Werke über Deutsches, Preussisches und Oesterreichisches Eisenbahnrecht, die Kommentare zum Deutschen Eisenbahn-Betriebs-Reglement und zur Verkehrsordnung, das Preussische Eisenbahn-Archiv, die Zeitschrift für Eisenbahnrecht, die Rechtsprechung des Reichsgerichts und das hierin enthaltene reiche Material über die vorliegende Frage fast gar nicht berücksichtigt worden sind. Dr. G. Eger, Berlin.

Boyle, E. The law relating to traffic on Railways and canals. 3 Bde. London 1901.

Michie, T. G. American and English Railroad cases. Bd. 20—22. Charlottesville 1901.

Navarre, V. De la responsabilité des chemins de fer en cas des transports successifs. Paris 1901.

Neuhold, Dr. Ed., Land.-Ger.-R. Ueber die bücherliche Behandlung von Eisenbahngrundstücken vor ihrer Eintragung in das Eisenbahnbuch. Graz 1902. H. Moser.

de la Ruelle, J. Législation des chemins de fer; régime des embranchements particuliers. Paris 1902.

Congrès International des Chemins de fer. Sixième session, compte rendu général. Bd. 5. Brüssel 1901.

Sammlung der in Oesterreich im Jahre 1901 auf dem Gebiete des Eisenbahnwesens herausgegebenen Normalien und Konstitutivurkunden, sowie der in diesem Jahre ertheilten und verlängerten Vorkonzessionen. Bearbeitet vom statist. Depart. im k. k. Eisenbahn-Ministerium. Wien 1902.

II. Mit dem Eisenbahnrecht im Zusammenhange stehende Schriften.

Meili, Dr. F., Professor. Die rechtliche Stellung der Automobile. Zürich 1901. Albert Müller.

Der hervorragende Kenner des internationalen Verkehrsrechtes stellt in der vorliegenden Schrift die Nothwendigkeit fest, das Recht des Automobilbetriebes einheitlich zu regeln, weil dies Beförderungsmittel nach seiner Eigenart dazu bestimmt sei, Ortsveränderungen auf weite Entfernungen zu vermitteln. Zunächst geht er davon aus, dass die Automobile nicht bloss vorübergehenden Zwecken dienen, sondern auf wirthschaftlichem Gebiete und selbst zur Erfüllung von Staatszwecken Verwendung zu finden bestimmt sind, wodurch er auf das Endergebniss hinaus kommt, welches ich bereits in meiner Haftpflicht der Kraftfahrzeuge (Berlin 1900. M. Krayn) gewonnen hatte.

Die Verschiedenheit des Rechtes, unter welchem die Automobilbetriebe heute in den verschiedenen europäischen Staaten stehen, ist der Durchführung von Unternehmungen nicht günstig, deren Ausführungsgebiet in verschiedene Länder reicht, wie dies z. B. die Dauerfahrten thun. Erst wenige Staaten haben besondere Rechtsordnungen für die Automobilbetriebe. Sie beruhen selbst hier überwiegend auf polizeilichem Gebiete. Während z. B. Graubündten und Uri ihre Strassen den Automobilfahrern verschliessen, haben andere Cantone sich dazu bequemt, den Betrieb mit Automobilen zu regeln, was in anderen Ländern im Verwaltungswege gleichfalls geschehen ist. Der heutige Rechtszustand befriedigt nach dem Verfasser weder die Automobilfahrer, welche unter der bestehenden Rechtsunsicherheit leiden, noch die Bevölkerung der betreffenden Länder. Damit ist die Nothwendigkeit für ein gesetzgeberisches Vorgehen dargethan, welches Meili mehr auf das vermögensrechtliche, als auf das Strafrechtsgebiet verlegt wissen will. Den Strafrechtsschutz hält er im allgemeinen für ausreichend, weil die Thatbestandsmerkmale der fahrlässigen Tödtung oder Körperverletzung gegen Automobilefahrer werden festgestellt werden können, so oft jemand durch Automobile getödtet oder verletzt wird und dieser Erfolg bei grösserer Aufmerksamkeit des Fahrers vermieden werden konnte. Für unzureichend bezeichnet er die heutige Rechtshülfe zur Erreichung des Schadensersatzes bei Verletzungen im Automobilbetriebe, weil die Begründung der Klage den obwaltenden Verhältnissen gegenüber häufig versagen wird. Deshalb schlägt er den Ersatz des Schadens durch eine Haftklage d. h. die Unterordnung der Automobilbetriebe unter die Haftpflicht vor. Von der vermehrten Verantwortlichkeit für die Folgen geübter Unvorsichtigkeit oder Leichtfertigkeit verspricht er sich eine verschärfte Aufmerksamkeit der Automobilfahrer, die in weiterem Verfolge zur Minderung der Unfälle nach Zahl und Schwere führen müsse. Da die Litteratur und Gesetzgebung sehr ausgiebig benutzt ist, darf die Schrift als ein hervorragender Beitrag zur Förderung eines Automobilrechtes erklärt und der weiteren Beachtung der Automobilisten empfohlen werden.

Denn selbst diejenigen, welche Gegner einer verschärften Verantwortlichkeit sind, werden in der Schrift Belehrung finden und dahin geführt werden, ihre Gegengründe rechtzeitig entwickeln zu müssen, wollen sie nicht durch die um sich greifende Bewegung zur Verbesserung des Rechtsschutzes überrascht werden.

Dr. K. Hilse, Berlin.

Achilles, Dr. A., Reichsgerichtsrath, und **Strecker, O.**, Amtsrichter. Die Grundbuchordnung nebst den preussischen Ausführungsbestimmungen mit Kommentar und systematischer Uebersicht über das materielle Grundbuchrecht. Berlin 1901. J. Guttentag.

Strecker, der bereits die 4. Auflage des Achilles'schen Kommentars zu den preuss. Gesetzen vom 5. Mai 1872 mit grossem Erfolge bearbeitete, hat in dem vorliegenden Kommentare im Verein mit dem leider inzwischen verstorbenen Achilles

ein in jeder Hinsicht bedeutendes, für den Praktiker wie Theoretiker gleich werthvolles Werk geschaffen. Etwa ein Viertel des Werkes ist der systematischen Darstellung des materiellen Grundbuchrechts, das Uebrige den Erläuterungen der gesetzlichen und Ausführungs-Bestimmungen gewidmet. Beides ist klar, übersichtlich, mit voller Beherrschung des umfassenden Stoffes unter sachkundiger Verwerthung der gesammten Gesetzesmaterialien, der Rechtsprechung und Literatur geschrieben. Die gründlichen und echt wissenschaftlichen Ausführungen sichern dem Werke einen Platz unter den besten Bearbeitungen des Grundbuchrechts und machen den Kommentar für die Theorie, wie für die Praxis unentbehrlich. Auch die äussere Ausstattung ist als eine vorzügliche zu bezeichnen. Dr. G. Eger, Berlin.

Aron, Erich, Landgerichtsrath. Die Gesetze des Deutschen Reichs, betreffend das Post-, Telegraphen- und Fernsprech- (Telephon-) Wesen nebst Ausführungs- und Vollzugsbestimmungen sowie Erläuterungen. Leipzig 1902. C. L. Hirschfeld.

Die vorliegende Handausgabe enthält eine sehr zweckmässige und vollständige Zusammenstellung der Gesetze über das Post-, Telegraphen- und Fernsprechwesen sowie der dazu ergangenen Ausführungsbestimmungen und der über den Post- und Telegraphenverkehr geschlossenen internationalen Verträge. Die Gesetze sind mit kurzen, aber inhaltsreichen und sachlichen Erläuterungen versehen, welche alle wichtigeren Fragen an der Hand der Literatur und Rechtsprechung berühren. Auch das Eisenbahn-Postgesetz nebst Vollzugsbestimmungen ist gebührend berücksichtigt. Den Interessenten wird das handliche, mit grosser Sachkenntniss bearbeitete Buch ein höchst willkommener Rathgeber sein. Dr. G. Eger, Berlin.

Birkenbihl, F. Der unlautere Wettbewerb erläutert durch die Rechtsprechung zum R.G. vom 27. Mai 1896. Hannover 1902. Helwing.

Die Zahl der Entscheidungen, welche zu dem Reichsgesetz über den unlauteren Wettbewerb ergangen sind, ist im Laufe der Zeit eine erhebliche geworden, und da ihre Veröffentlichung in verschiedenen Zeitschriften stattgefunden hat, so ist es gewiss mit Dank zu begrüssen, dass Landrichter Birkenbihl in Frankfurt a. M. sich der Mühe unterzogen hat, das Gesetz durch Anführung der zu den einzelnen Bestimmungen ergangenen Entscheidungen zu erläutern. Das handliche Werkchen wird nicht nur dem Juristen, sondern auch Kaufleuten und Industriellen sehr willkommen sein. Die Zusammenstellung der einzelnen Entscheidungen ist in der Hauptsache erschöpfend, Wiederholungen sind von dem Verfasser durch geschickte Verweise vermieden worden Bezüglich des Verhältnisses des Wettbew.-Ges. zum B.G.B. — vgl. S. 3 — wäre jetzt auch die Entscheidung des R.G. vom 4. März 1901 zu erwähnen. Zweifellos wird das Werkchen sich bald zahlreiche Freunde erwerben und die mitunter auch jetzt noch recht schwierige Anwendung des genannten Gesetzes wesentlich erleichtern. Dr. L. Fuld, Mainz.

Trommer, L. E. Eisenbahn-Zeitfragen. Zürich 1902. Verlag von Orell Füssli.

Eine Sammlung von 10 werthvollen Aufsätzen über die Weiterentwicklung des Tarifwesens, die der Verfasser z. Z. schon in der Zeitung des Vereins Deutscher Eisenbahnverwaltungen oder den Bayrischen Verkehrsblättern veröffentlicht hat. Aus den Erfahrungen der Praxis ist Verfasser bestrebt, ein System für eine wissenschaftliche Ausgestaltung des Tarifwesens — das er nicht zutreffend mit dem viel weiteren Ausdrucke „Verkehrswesen“ bezeichnet — zu entwickeln. Die gediegenen und interessanten Ausführungen zur Geschichte des Tarifwesens sowie die Vorschläge für die Vereinfachung desselben verdienen volle Anerkennung und allgemeine Beachtung. W. Coermann, Mülhausen.

Layer, Dr. Max. Prinzipien des Enteignungsrechts (Staatsvölkerrechtl. Abhandlungen Bd. III). Leipzig 1902. Duncker & Humblot.

Der Verfasser hat sich der sehr verdienstvollen Aufgabe unterzogen, das Enteignungsrecht formell und materiell in juristisch-dogmatischer und rechtsvergleichender Erörterung zur Darstellung zu bringen, und diese Aufgabe in vorzüglicher Weise gelöst. Der Umstand, dass in allen modernen Kulturstaaten das Institut der Enteignung aus im Wesentlichen gleichen Gründen — im Interesse der dem öffentlichen Wohle dienenden Unternehmungen — und mit im Wesentlichen gleichen Rechtsbehelfen eingeführt wurde, hat zu einer grossen Uebereinstimmung der Enteignungsrechte aller Länder geführt, eine Reihe universeller Rechtsnormen geschaffen und gewissermassen dem Enteignungsrechte einen internationalen Charakter aufgeprägt. Nichts kann daher der weiteren Entwicklung des Enteignungsrechts förderlicher sein, als die Rechtsnormen der einzelnen Länder einer wissenschaftlichen Vergleichung zu unterziehen. Dies hat der Verfasser unter voller Beherrschung des gewaltigen Stoffes, der gesammten Literatur und Rechtsprechung mit eminentem Fleisse gethan und ist hierbei zu einer Reihe für die Wissenschaft und Praxis höchst werthvoller Ergebnisse gelangt. Das reichhaltige Werk zerfällt in folgende, klar und übersichtlich geordnete Abschnitte: Begriff und Wesen der Enteignung. Abgrenzung des Begriffs von verwandten Rechtsinstituten. Die Elemente des Enteignungsrechts und ihre historische Entwicklung. Die Grundlagen des modernen Enteignungsrechts. Der Rechtsgrund des Enteignungsrechts (das öffentliche Interesse). Subjekte des Enteignungsrechts und ihre Rechtsstellung. Die Entschädigung. Objekte der Enteignung. Wirkungen der Enteignung.

Luther, Hans, Ger.-Ass. Das Gesetz über die Enteignung von Grundeigenthum vom 11. Juni 1874. Textausgabe mit Anmerkungen und Sachregister. Berlin 1902. Franz Vahlen.

Der Verfasser hat sich die Aufgabe gestellt, in thunlichst knapper Form die Bestimmungen des Preussischen Enteignungsgesetzes mit Erläuterungen zu versehen, welche vornehmlich die Einwirkung des B.G.B. und seiner Nebengesetze auf das Enteignungsgesetz sowie die wichtigsten Verordnungen, Erlasse etc. und gerichtlichen Entscheidungen berücksichtigen. Soweit dies bei dem gewaltigen Stoffe auf einem sehr beschränkten Raume möglich war, hat der Verfasser seine Aufgabe mit Geschick und Fleiss gelöst, so dass das kleine Buch einfacheren Bedürfnissen genügen wird. Indess ist es begreiflich, dass eine erhebliche Zahl wesentlicher Fragen unberücksichtigt bleiben musste, und wünschenswerth, dass bei späteren Auflagen die erforderliche Vervollständigung eintritt. Dr. G. Eger, Berlin.

Philler, O., Landger.-Pr. Handausgabe der deutschen Grundbuchordnung nebst einer systematischen Darstellung des materiellen Liegenschaftsrechts und den preussischen Ausführungsbestimmungen. Für die Praxis bearbeitet. Berlin 1901. Otto Liebmann.

Das Ziel, welches sich der Verfasser gesteckt hat, für den täglichen Gebrauch des Praktikers ein Handbuch zu schaffen, in welchem derselbe schnell und sicher das vollständige, für die Bearbeitung der Grundbuchsachen erforderliche Material zu Hand hat und leicht übersehen kann, hat der Verfasser unter sorgfältigster Benutzung der gesammten Materialien, Literatur und Rechtsprechung auf das Beste erreicht. An den knapp gehaltenen und doch höchst inhaltreichen Erläuterungen erkennt man überall den erfahrenen und geübten Praktiker. Dem eigentlichen Kommentar ist eine systematische Darstellung des materiellen Liegenschaftsrechts vorangeschickt, welche sich zu einer raschen und gründlichen Orientierung

auf diesem schwierigen Gebiete vorzüglich eignet. Das sehr gut ausgestattete Buch wird bei den Praktikern die günstigste Aufnahme finden. Dr. G. Eger, Berlin.

Born, A. Das preussische Baupolizeirecht. Berlin 1902. J. Guttentag.

Goldschmidt, Dr. J., Priv.-Doz., Ger.-Ass. Das Verwaltungsstrafrecht. Berlin 1902. Carl Heymann.

Haas, J., Ob.-L.-Ger.-R. Kommentar z. Gewerbegerichtsgesetz i. d. Fassung der Bek. v. 29. Septbr. 1901. 2. Aufl. Göttingen 1902. Vandenhoeck & Ruprecht.

Hirsekorn, Dr. L. Das Gewerbegerichtsgesetz in der vom 1. Januar 1902 geltenden Fassung der Bek. v. 29. Septbr. 1901. Leipzig 1902. C. L. Hirschfeld.

Kostanecki, A. v. Der Lagerschein als Traditionspapier. Berlin 1902. Carl Heymann.

Manes, A. Die Haftpflichtversicherung. Leipzig 1902. C. L. Hirschfeld.

Meili, F. Das internationale Civil- und Handelsrecht. 1. Bd. Zürich 1902. Orell-Füssli.

Mugdan, L., und Cuno, W. Das Gewerbegerichtsgesetz in der Fassung der Bek. v. 29. Septbr. 1901. 5. Aufl. Berlin 1902. J. Guttentag.

Piloty, Prof. Dr. Rob. Die Arbeiterversicherungsgesetze. 2. Aufl. 2. Bd. München 1902. C. H. Beck.

Oubert, A. Arbeitsbedingungen bei Submissionen. Leipzig 1902. Dieterich.

III. Abhandlungen aus Zeitschriften.

Behrens, Otto. Die Gewährung von Frachtkrediten im Kleinbahnbetriebe. (Mitth. d. Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1902. S. 223.)

Biberfeld, Dr. Der Anspruch auf Reufracht (Sped.- u. Schiff.-Z. X. Nr. 8). — Die Haftung des Frachtführers für Güter unter Zollverschluss (Nr. 10). — Die Pflicht des Spediteurs zur Rechnungslegung (Nr. 12). — Begriff des Schiffers (Nr. 13). — Die Spedition gegen feste Spesen (Nr. 17, 18). — Spediteur u. Zwischenspediteur (Nr. 20, 21).

du Chesne, Landrichter. Der Schadensersatz bei Verletzung absoluter Rechte. (Sächs. Arch. f. bürg. Recht etc. 1902. S. 16 ff.)

Eulau, Zur Haftpflicht des Unternehmers von Eisenbahnen. (D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 6. S. 148.)

Govave et Denisse, Les clauses de non-responsabilité dans le contrat de transport et la jurisprudence. (Revue internat. du droit marit. Jahrg. 17. Nr. 1—4.)

Gumbinner, Dr., L.-G.-R. Schadensersatzansprüche bei Beschädigungen durch Fuhrwerk. (D. Jur.-Zeitg. VII. Nr. 4.)

Hertzer, Dr. Die Ueberfüllung der Eisenbahnabtheile. (D. Jur.-Zeitg. VII (1902). Nr. 9. S. 218.)

Hilse, Prof. Dr. K. Zur Lehre von der Zustimmungsergänzung. (Deutsch. Strass.- u. Kleinb.-Zeitg. XV. Nr. 7.) — Eine drohende Gefahr für die Strassenbahnbetriebe (Nr. 9). — Zur Haftpflicht der Automobilbetriebe (Nr. 12). — Zu den Bestrebungen einer Ausdehnung der Haftpflicht der Strassenbahnen auf Sachschäden (Nr. 17). — Das Recht zur Befristung der Strassenbahnen. (Zeitschr. f. Lok.- u. Strassenb. 1902. Heft 1.)

Kolle u. Eger, Die Verhandlungen des Preussischen Städtetages über das Kleinbahngesetz. (Mitth. des Ver. Deutsch. Strassenb.- u. Kleinb.-Verw. 1902. März. S. 109 ff.)

Marschner, Zur Stellung des Unfallversicherungsgesetzes zum privaten Schadensersatzrechte. (Jur. Bl. 31. Jahrg. Nr. 1/9.)

Meltner, Dr. Ph. Haftpflicht der Eisenbahnen für Versäumung der Lieferfrist. (Allg. Tarif-Anz. XXI. Nr. 19, 20.)

Muschweck, Frachtbriefe. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 8, 9, 10, 11.) — Transporthindernisse (Nr. 14, 15, 16, 17). — Berechnung, Erhebung, Nachforderung und Rückvergütung der Fracht (Nr. 19, 20, 21).

Senff, Die Haftung der Strassenbahnen für Schäden. (Bl. f. Rechtspfl. i. Bez. d. Kammerger. Jahrg. 13. Nr. 2.)

Trappe, E. Plan-Offenlegung, Bekanntmachung derselben und Einwendungen gegen den Plan nach dem Enteignungsgesetz. (Pr. Verw.-Bl. XXIII. Nr. 23.)

Wengler, Reg.-Rath. Einige Zweifelsfragen aus der neuen Unfallversicherungsgesetzgebung. (Das Recht VI. Nr. 10. S. 255.)

Aus der Praxis für die Praxis (Wagenstandgeld). (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 11, 12.) — Ist die Frachtbriefadresse „An A für B“ zulässig? (Nr. 13). — Das Frachtbriefduplikat im Verkehr mit Russland (Nr. 14). — Die Haftpflicht des Spediteurs (Nr. 15). — Die Auslieferung des Lagerguts (Nr. 21). — Wagenstandgeld insbesondere für Sonn- und Feiertage (Nr. 21).

Die staatliche Eisenbahnaufsicht in den Vereinigten Staaten von Amerika. (Zeitg. d. Ver. Deutsch. Eisenb.-Verw. 1902. Nr. 18.) — Das Bahngesetz für das Herzogthum Oldenburg (Nr. 23). — Ein Oldenburgisches Kleinbahngesetz. (Zeitschr. f. Kleinb. IX. (1902.) Nr. 5. S. 339.) — Haftpflicht der Strassenbahn für Sachschäden. (Zeitschr. f. Transportw. u. Strassenbau. 1902. Nr. 11. S. 174.) — Noch einmal die Frachtbriefadresse „An A für B“. (Sped.- u. Schiff.-Zeitg. X. Nr. 16, 19.)

Vergleichende Nebeneinanderstellung der Bestimmungen des Oesterr.-Ungar. Betriebsreglements mit jenen der Verkehrsordnung für die Eisenbahnen Deutschlands. (Oesterr. Eisenb.-Verordn.-Bl. XV. Nr. 37. S. 989.)

Preisermässigungen gegenüber den Tarifen. (Oesterr. Eisenb.-Ztg. Wien 1902. Nr. 6.) — Zur Haftpflicht der Eisenbahnen (Nr. 8). — Zur Erwerbsbesteuerung der Eisenbahnen (Nr. 11).

Le rachat des chemins de fer. (L'Economiste Français. Paris. Bd. 30. Heft 13—15.)

Le rachat des grandes compagnies de chemins de fer. (Moniteur des intérêts matériels. Brüssel 1902. Nr. 24 u. 26).

Les conditions de travail dans les chemins de fer. (Revue des deux mondes. Paris 1902. Heft 1.)

Das Frachtbriefduplikat im Verkehr mit Russland. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 3. S 101.)

Railway bills for 1902. (Railway News. London 1902. Nr. 1990.) — Light Railways Act. 1896 (Nr. 1995).

Die Haftpflicht elektrischer Strassenbahnen in Grossbritannien und Irland. (Engineering 1902. Bd. 73. Nr. 1881. S. 88.)

Zur Frage der Verjährung der Klagen aus dem Eisenbahnfrachtvertrage nach italienischem Recht. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. 1902. Heft 3. S. 81 ff.) — Zur Frage der zeitlichen Herrschaft der Privatrechtsnormen (Heft 4 S. 114 ff.). — Ueber die Bedeutung der litt. c des Art. 6 des Internat. Uebereinkommens (Heft 4. S. 119). — Ist die Frachtbriefadresse „An A für B“ zulässig? (Heft 4 S. 133). — Der Sammeldienst im Eisenbahngüterverkehr (Heft 5 S. 147).

Il riscatto delle ferrovie svizzere e la politica nei Sindicati dei ferrovieri. (Monitore delle strade ferrate. Turin 1902. Nr. 12.)

Frachtbegünstigungen in Italien. (Allg. Tar.-Anz. XXI. Nr. 7.)

Government ownership of Railroads. (Annals of the Americ. Academy of Political and Social Science. Philadelphia 1902. Bd. 19. Heft 1.) — Advisory councils in Railway administration (Bd. 19 Heft 1). Railroad organization (Journ. of the Association of Engineering Societies. Philadelphia. Bd. 28. Heft 1.)

IV. Gesetzgebung.

Deutsches Reich. Bek. des Reichskanzlers vom 8. Febr. 1892, betr. die Vereinbarung erleichternder Vorschriften f. d. wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen Deutschlands und Luxemburgs. (E.-V.-Bl. 1902. S. 84. R.-G.-Bl. S. 45.)

— Bek. des Reichskanzlers vom 22. März 1902, betr. Aenderung der Anlage B der Eisenbahn-Verkehrsordnung (R.-G.-Bl. S. 67); s. auch Schweiz.

Frankreich. Cirkular des Minist. d. öffentl. Arb. vom 18. Jan. 1902, betr. die achte Abänderung des Reglements f. d. Beförderung von gefährlichen und ekelerregenden Gegenständen in Frankreich vom 12. Nov. 1897.

— Erl. des Präsidenten der Republik vom 15. Febr. 1902, betr. die Einsetzung eines Binnenschifffahrts- und Hafenraths. (Journ. offic. 1902. Nr. 47.)

— Cirk.-Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. vom 8. April 1902, betr. eine einheitliche Nichtverantwortlichkeits-Klausel in den franz. Spezialtarifen. (Zeitschr. f. d. internat. Eisenb.-Transp. X. Nr. 5. S. 173.)

Niederlande. Königl. Verordnung vom 18. Juni 1901, betr. die Verwendung von Eisenbahnen und Eisenbahnmaterial in Kriegs- und anderen ausserordentlichen Fällen. (Staatsbl. 1901. Nr. 153.)

Oesterreich. Erl. des Eisenbahnministers vom 2. März 1902, betr. die Haftung der Heeresverwaltung für die durch das Betreten des Bahnkörpers durch manöverirende Truppen verursachten Schäden und Unfälle. (Oesterr. Eisenb.-Ver.-Bl. XV. Nr. 31. S. 857.)

Oldenburg. Bahngesetz vom 7. Jan. 1902 für das Herzogthum Oldenburg. (Arch. f. Eisenb.-Wes. 1902. S. 694.)

— Kleinbahnordnung vom 25. Jan. 1902 für das Herzogthum Oldenburg. (Zeitschr. f. Kleinb. 1902. S. 392 ff.)

Preussen. Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. vom 25. Febr. 1902, betr. Niederschlagung fiskalischer Forderungen. (E.-V.-Bl. 1902. S. 88.) — vom 27. Febr. 1902, betr. Umfang des zur Einführung neuer Nebeneisenbahnen in vorhandene Eisenbahnstationen von den grunderwerbspflichtigen Kreisen anzufordernden Grund und Bodens (S. 92). — 9. März 1902, betr. freie Fahrt auf Kleinbahnen und Privateisenbahnen zur Abnahme von Privatanschlussbahnen (S. 104). — 24. März 1902, betr. eisenbahnseitige Prüfung der Entwürfe von Kleinbahnen, für welche Staatsunterstützung beantragt ist (S. 166).

— Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. vom 19. April 1902, betr. Anträge auf Gewährung von Staatsbeihilfen für Kleinbahnen. (Zeitschr. f. Kleinb. 1902. S. 379.) — Bek. d. Minist. d. öffentl. Arb. vom 28. April 1902, betr. Genehmigung und Aufsichtsführung bezüglich der Kleinbahnen und Privatanschlussbahnen in den Kreisen Teltow und Niederbarnim, bei denen der Landespolizeibezirk Berlin betheiligt ist (S. 381). — Erl. d. Minist. d. öffentl. Arb. vom 30. April 1902 sowie Erl. desselben und des Minist. d. Innern vom gleichen Tage, betr. Polizeiverordnung und Betriebsvorschrift für Privatanschlussbahnen (S. 382).

Schweiz. Vereinbarung erleichternder Vorschriften für den wechselseitigen Verkehr zwischen den Eisenbahnen der Schweiz und Deutschlands rücksichtlich der nach dem Internationalen Uebereinkommen über den Eisenbahnfrachtverkehr vom 14. Okt. 1890 von der Beförderung ausgeschlossenen oder bedingungsweise zugelassenen Gegenstände. Abgeschlossen am 12. Dez. 1901. — In Kraft mit 1. Febr. 1902. (Zeitschr. f. d. Internat. Eisenb.-Transp. X. Gesetze u. Vollzugsverord. S. 65—80.)

Alphabetisches Sachregister.

(Die Zahlen bedeuten die Seiten.)

A.

B.

C.

D.

E.

F.

G.

H.

M.

N.

O.

P.

Q.

R.

S.

T.

U.

V.

W.

Z.

Quellenregister.

A. Internationales Recht.

B. Reichsgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

C. Landesgesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Sächsische Gesetze.

Badische Gesetze.

D. Ausländische Gesetze, Verordnungen, Reglements etc.

Oesterreich-Ungarn.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

Buchdruckerei Maretzke & Märtin, Trebnitz in Schles.

